VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Spraw Wewnętrznych (nr 176)**

z dnia 4 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Spraw Wewnętrznych (nr 176)

4 marca 2015 r.

Komisja Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Marka Wójcika (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Beaty Bublewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

– plan działań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na 2015 r., ze szczególnym uwzględnieniem współpracy z Policją oraz innymi instytucjami, w tym pozarządowymi;

– informację Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o działaniach Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym;

– informację Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o organizacji ruchu na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich;

– informację Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o instalowaniu i wykorzystywaniu przez Inspekcję Transportu Drogowego stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych;

– informację Prezesa Najwyższej Izby Kontroli na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Kwiatkowski** prezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, inspektor **Cezary Popławski** zastępca komendanta głównego Policji wraz ze współpracownikami, **Mirosław Hakiel** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Marcin Flieger** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikiem, **Agata Foks** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikiem, **Jacek Zalewski** prezes Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Robert Werle** przewodniczący Głównej Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Polskiego Związku Motorowego, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek** zastępca dyrektora ds. naukowych Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikiem, **Danuta Gut** dyrektor Biura Zarządu Związku Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego w Polsce oraz **Łukasz Zboralski** redaktor naczelny portalu brd24.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jacek Karolak, Anna Pilarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Szanowni państwo, witam serdecznie na posiedzeniu Komisji Spraw Wewnętrznych. Bardzo serdecznie witam pana prezesa Krzysztofa Kwiatkowskiego. Witam pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza. Rozumiem, że Ministerstwo Spraw Wewnętrznych reprezentuje dzisiaj pan Cezary Popławski, zastępca komendanta głównego Policji. Też witam

bardzo serdecznie. Grono zaproszonych gości oraz państwa, którzy przybyli na posiedzenie Komisji jest dzisiaj bardzo liczne, w związku z tym poprzestanę na reprezentantach tych trzech instytucji.

Natomiast wszystkim państwu bardzo dziękuję za przyjęcie zaproszenia na dzisiejsze posiedzenie Komisji i liczę też na udział w dyskusji, która niewątpliwie będzie się odbywać podczas tego posiedzenia. Tak się składa, że w naszej Komisji, ale także w Sejmie mamy osobę, która jest liderem, jeżeli chodzi o tematy związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. To jest pani przewodnicząca Beata Bublewicz. Dlatego poproszę panią przewodniczącą o poprowadzenie dzisiejszego posiedzenia Komisji. Zresztą też z inicjatywy pani poseł Komisja Spraw Wewnętrznych zajmuje się również tematyką, związaną z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Proszę bardzo, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Witam wszystkich państwa serdecznie. Dziękuję za tak liczne przybycie. Cieszę się, że w tym szacownym i profesjonalnym gronie będziemy dzisiaj omawiać miniony rok 2014. Zastanowimy się wspólnie nad tym, jakie nowe rozwiązania moglibyśmy wprowadzić, które moglibyśmy ulepszyć, a może niektórych działań trzeba byłoby zaniechać, aby w bieżącym roku zwiększył się poziom bezpieczeństwa na naszych drogach. Dziękuję bardzo, to tyle tytułem wstępu.

Chciałabym teraz prosić ministra spraw wewnętrznych oraz ministra infrastruktury i rozwoju o przedstawienie raportu, dotyczącego minionego roku.

Zastępca komendanta głównego Policji inspektor Cezary Popławski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, jeżeli chodzi o 2014 r. i bezpieczeństwo w ruchu drogowym, to był to bardzo dobry okres. To okres, kiedy w policji również zaszły bardzo pozytywne zmiany organizacyjne, powodujące przede wszystkim to, że zasoby policjantów ruchu drogowego zdecydowanie wzrosły. Przedstawię dane statystyczne, z których wynika, że w porównaniu rok do roku, 2013 r. do 2014 r., mamy więcej o ponad 1 tys. policjantów ruchu drogowego. To jest to, o co nam przede wszystkim chodziło. Chcieliśmy, żeby tych policjantów było jak najwięcej na drodze, żeby oddziaływali prewencyjnie.

Szanowni państwo, te wszystkie zmiany organizacyjne i aktywność policjantów ruchu drogowego przyczyniła się również do poprawy stanu bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o kwestię aktywności, to przedstawię dane statystyczne, dotyczące sfery działań, zmierzających do eliminowania nietrzeźwych kierujących. Tutaj należy podkreślić bardzo dużą aktywność policji. Przeprowadziliśmy 15,5 mln badań kierowców na zawartość alkoholu. Jest to o 73% więcej niż w roku ubiegłym. Bardzo cieszy przede wszystkim to, że również spada liczba ujawnionych nietrzeźwych kierujących, ponieważ funkcja odstraszania od jazdy na podwójnym gazie jest skuteczna. Również cieszy spadek udziału nietrzeźwych kierujących w zdarzeniach drogowych. Statystyki wprost oddają, że mamy mniej zabitych i mamy również mniej wypadków, powodowanych przez nietrzeźwych kierujących.

Kolejnym zagadnieniem, którym się zajmowaliśmy, to prędkość i piesi. Przede wszystkim nadmierna prędkość i bezpieczeństwo pieszych to nadal te obszary, w których występuje największe zagrożenie. Podobnie było też w poprzednich latach. Szanowni państwo, z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu zginęła 1/4 osób. Natomiast nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych, jak i naruszenie przepisów ruchu drogowego przez samych pieszych, było przyczyną śmierci aż 1/3 wszystkich niechronionych uczestników ruchu.

Pomimo tak niepokojących wskaźników można jednak stwierdzić, że policjanci byli prawidłowo kierowani do zadań służbowych, ponieważ ujawnili o ponad 12% więcej wykroczeń polegających na przekraczaniu dozwolonej prędkości i o 20% więcej naruszeń polegających na nieprawidłowym zachowaniu wobec pieszych. Warto również odnotować i podkreślić zwiększenie o prawie 45% liczby wniosków o ukaranie, skierowanych do sądów, co jest pokłosiem efektywniejszego wykorzystania dostępnych środków prawnych wobec kierujących, rażąco naruszających przepisy ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o kwestię stosowania pasów bezpieczeństwa przez podróżujących pojazdami, to na to również zwracaliśmy szczególną uwagę. Bardzo cieszy wzrost wskaźnika liczby tych osób, które zapinają pasy bezpieczeństwa; wyniósł on w 2014 r. 92%. Jest to o 10% więcej, niż było w poprzednim okresie. To jest bardzo ważna informacja. Jeżeli chodzi o poprawę wskaźnika ujawniania i dyscyplinowania kierujących i pasażerów, podróżujących pojazdami, to tu również policja wykazała się aktywnością. Zostało ujawnionych o 45 tys. więcej takich wykroczeń w porównaniu z rokiem 2013.

Jeżeli chodzi o kwestię pouczeń, to proszę zwrócić uwagę, że wraz ze wzrostem nałożonych mandatów i skierowanych wniosków o ukaranie w 2014 r. ograniczyliśmy również o ponad 50 tys. liczbę pouczeń. Jest to konsekwentne działanie zmierzające do dostosowania reakcji prawno-karnej do wagi popełnionych wykroczeń. Chcę jeszcze podkreślić, że Komendant Główny Policji nie posiada uprawnień w zakresie zakazania policjantom stosowania środków oddziaływania wychowawczego, ale ma prawo badać politykę represyjną podległych funkcjonariuszy.

Kolejna kwestia to wypadki drogowe i ich skutki. Rok 2014 był kolejnym okresem, w którym odnotowaliśmy spadek we wszystkich najistotniejszych kategoriach. Podkreślenia wymaga fakt, że choć w ujęciu procentowym nie można mówić o przełomie, to jednak w liczbach bezwzględnych ta poprawa jest znacząca. Odnotowaliśmy, co bardzo cieszy, przede wszystkim mniej osób, które zginęły w wyniku wypadków drogowych – aż o 155 osób. To jest znaczna liczba.

Należy pamiętać również o tym, że mamy założenia do nowego programu – Programu Narodowego BRD na lata 2013–2020. Są to dla nas kolejne, poważne wyzwania, ponieważ nie do zaakceptowania jest fakt, że na polskich drogach nadal, pomimo znacznej poprawy, ginie ponad 3 tys. osób w wyniku wypadków drogowych.

Badając liczbę zdarzeń według kategorii dróg nie sposób nie zauważyć, że przy ogólnie zmniejszonej liczbie wypadków, na autostradach i na drogach powiatowych i gminnych stan bezpieczeństwa uległ pogorszeniu. Ale ta sytuacja spowodowana jest przede wszystkim tym, że mamy coraz więcej oddanych tych najlepszych dróg – autostrad i dróg ekspresowych. Należy podkreślić, że to są najbardziej bezpieczne drogi w przeliczeniu na liczbę wypadków na 100 km. Zagrożenie na drogach powiatowych i gminnych dlatego tak wygląda w statystyce, ponieważ ponad 80% sieci dróg to właśnie tego typu drogi. Stąd m.in. ta statystyka. Najbardziej niebezpiecznymi drogami są drogi krajowe. Tam najwięcej osób ginie i tam dochodzi do największej liczby wypadków, jeżeli przeliczymy ten wskaźnik np. na 100 km.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o wypadki drogowe i rodzaj tych wypadków, to oczywistym jest, że najwięcej wypadków mamy z powodu zderzenia się pojazdów w ruchu. Tego typu zdarzenia spowodowały w 2014 r. ponad połowę wszystkich wypadków, a także pociągnęły za sobą największą liczbę ofiar śmiertelnych, bo prawie 40%. Jednak szczególnie niepokojącym typem zdarzenia jest najechanie na pieszego, ponieważ w tym przypadku wskaźnik śmiertelności jest zdecydowanie wyższy. Oczywiście pieszy jest tzw. niechronionym uczestnikiem ruchu, który nawet przy prędkości kolizyjnej około 50 km/godz. ma zaledwie 50% szans na przeżycie. Dlatego też tak istotne jest podejmowanie działań, mających przede wszystkim na celu ograniczenia rzeczywistej prędkości. Nie można jednak nie zwrócić uwagi na fakt, że około 50% zdarzeń jest powodowanych przez samych pieszych; najczęściej poprzez nieostrożne wejście na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd. Jak już wskazałem, ponad 1/3 liczby zabitych osób stanowią piesi. Niestety, oznacza to, że co piąta ofiara śmiertelna wśród tej kategorii niechronionych uczestników ruchu w Unii Europejskiej to pieszy poruszający się po polskich drogach.

Jakie są główne przyczyny wypadków? Pomimo że do największej liczby zdarzeń dochodzi na skutek nieustąpienia pierwszeństwa, to najwięcej ofiar śmiertelnych jest konsekwencją przekroczenia dozwolonej prędkości czy też niedostosowania prędkości do warunków ruchu. Jak bowiem wynika z prezentowanego zestawienia, na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu zginęło niemal trzykrotnie więcej osób niż na skutek nieustąpienia pierwszeństwa. Bardzo wysoki wskaźnik śmiertelności cechuje także nieprawidłowe wyprzedzanie, ponieważ wypadki te stanowią tylko 5,4% wszystkich zdarzeń, ale ginie w nich ponad 10% wszystkich ofiar śmiertelnych. Znacznie wyż-

szy niż przy nieustąpieniu pierwszeństwa jest także wskaźnik śmiertelności pieszych, o czym była już wcześniej mowa. Dlatego też, diagnozując priorytetowe obszary zagrożeń, musimy podejmować takie działania, które stanowić będą odzwierciedlenie wysokich wskaźników śmiertelności. W roku ubiegłym zanotowaliśmy istotne spadki w zakresie liczby wypadków oraz osób zabitych na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu, co należy wprost identyfikować ze wzmożonym działaniem kontrolnym w tym zakresie. Zatem uzyskane wyniki można uznać za szczególnie satysfakcjonujące, gdyż w sposób bardzo czytelny dowodzą zależności pomiędzy działaniami policji, czyli naszą obecnością na drogach, a poprawą bezpieczeństwa.

Kilka słów na temat wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Mając na względzie to, że naszym głównym celem jest zmniejszenie liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym, analizujemy nie tylko ich przyczyny, ale także wszystkie okoliczności towarzyszące temu zdarzeniu, czyli czas i miejsce ich powstania. Na podstawie analiz możemy stwierdzić, że zapobieganie konkretnym zdarzeniom o tyle jest utrudnione, ponieważ te wypadki są rozproszone. Często do wypadków dochodzi w miejscach, gdzie dotychczas było bezpiecznie. W związku z tym nie jest możliwe objęcie bezpośrednim nadzorem miejsc, gdzie doszło do tragedii, poza nielicznym i miejscami, gdzie występuje pewna powtarzalność zagrożeń.

W całym systemie zarządzania bezpieczeństwem ruchu – to chciałem podkreślić – wpływ nadzoru policji oraz działań edukacyjno-profilaktycznych stanowi około 20%. Pozostała część to jest infrastruktura drogowa, ratownictwo medyczne, stan techniczny pojazdów czy właściwe przygotowanie uczestników ruchu.

Szanowni państwo, kończąc już, jeszcze raz podkreślę, że rok 2014, w mojej ocenie, był bardzo pozytywny, jeśli chodzi o kwestie związane z zasobami, a szczególnie z zasobami służby ruchu drogowego. Jeżeli chodzi o kwestie związane z podjętymi decyzjami, dotyczącymi dalszego szkolenia i edukowania policjantów ruchu drogowego, to myślę, że w pewnym sensie to wszystko przekłada się na poprawę bezpieczeństwa, co pokazują statystyki. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie komendancie. Czy są jakieś pytania ze strony koleżanek i kolegów posłów do przedstawionego raportu? Jeśli nie, to chciałabym teraz oddać głos przedstawicielowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Czy mam traktować, że to wystąpienie było wystąpieniem na zasadzie dwa w jednym? Jak to jest, panie komendancie, bo nie byłam o tym wcześniej poinformowana? Czyli jest to wspólne stanowisko i krajowej rady...

Zastępca komendanta głównego Policji inspektor Cezary Popławski:

Nie, oddzielne.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Agata Foks:

Nie, to jest pierwsza część, a my jeszcze dopowiemy. Mamy tutaj stanowisko, przedstawione przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Natomiast my jeszcze dopowiemy...

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

O, właśnie o tę deklarację mi chodziło. Bardzo proszę krajową radę o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz Krajowej Rady BRD Agata Foks:

Pan minister.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Pani dyrektor ma dzisiaj szansę, a więc proszę bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Pan minister. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Pani dyrektor.

Sekretarz Krajowej Rady BRD Agata Foks:

Dobrze. Dzień dobry państwu. Przedstawię się tym z państwa, którzy mnie nie znają – Agata Foks, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego można charakteryzować nie tylko poprzez dane, gromadzone przez policję za pomocą karty zdarzenia drogowego, ale również poprzez dane, dotyczące zachowań uczestników ruchu drogowego.

Pierwsze badania, o których chciałabym wspomnieć, to badania zachowań uczestników ruchu drogowego, zrealizowane na zlecenie sekretariatu KRBRD w listopadzie ub.r. Po sześciu latach przerwy wznowiliśmy ogólnopolski monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego. Obejmuje on pomiary prędkości pojazdów, w tym udział i skalę przekroczeń prędkości, poziom stosowania pasów bezpieczeństwa, fotelików dziecięcych, kasków ochronnych oraz stopień korzystania z telefonów komórkowych w trakcie kierowania pojazdem. Badania prowadzone są we wszystkich 16 województwach i obejmują lokalizację zarówno w terenie zabudowanym, jak i niezabudowanym oraz wszystkie kategorie dróg publicznych, od autostrad po drogi powiatowe.

W porównaniu do monitoringu prowadzonego w latach 2002–2008 zwiększona została liczba lokalizacji oraz kategorii danych w celu uzyskania możliwie pełnego obrazu sytuacji zarówno w skali kraju, jak i w każdym województwie. Tego typu systematyczne badania, stosowane szeroko w wielu krajach, dzięki możliwości śledzenia zmian zachowań w czasie stanowią podstawę do oceny skuteczności polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ze zgromadzonych dotychczas danych wynika m.in., że wśród użytkowników samochodów osobowych pasy bezpieczeństwa stosowało 93% kierujących, z czego 94% pasażerów z przodu oraz 71% pasażerów z tyłu. Zdecydowanie najczęściej pasy bezpieczeństwa stosowali kierujący i pasażerowie samochodów osobowych na drogach o podwyższonym standardzie, a więc na drogach ekspresowych – prawie 100% – oraz na autostradach. Na drogach krajowych oraz w stolicach województw pasy stosowano dużo częściej niż na drogach powiatowych – 93% w porównaniu do 86%. Nie zanotowano istotnych różnic pomiędzy obszarem zabudowanym i niezabudowanym.

Porównanie stosowania pasów w samochodach osobowych w poszczególnych regionach Polski wskazuje na różnicę, sięgającą nawet 15 punktów procentowych. Najwyższy wskaźnik stosowania pasów zanotowano w województwach: lubuskim, łódzkim, opolskim i warmińsko-mazurskim – ponad 98%. Najniższy wskaźnik – w woj. lubelskim, podkarpackim oraz podlaskim. Nieco lepsze wyniki stosowania pasów zanotowano w stolicach województw. Najczęściej pasy zapinali mieszkańcy Olsztyna, Zielonej Góry, Łodzi i Opola, a najrzadziej – Lublina oraz Rzeszowa. Stwierdzono również wzrost stosowania pasów bezpieczeństwa w Polsce we wszystkich kategoriach pojazdów. W samochodach osobowych zanotowano wzrost stosowania pasów o 10% w stosunku do pomiarów z 2013 r. Nie oznacza to, że nie należy podejmować działań, żeby było w Polsce jeszcze lepiej. Chciałam zwrócić państwa uwagę na fakt, że u nas wskaźniki są w okolicach 90–94% w zależności od tego, czy rozpatrujemy zapinających pasy z przodu, czy współpasażerów z tyłu. Natomiast np. w Czechach te wskaźniki są dużo wyższe i sięgają nawet 98%, a to są nasi sąsiedzi. Warto mierzyć do lepszych.

Wskaźnik stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w samochodach osobowych w 2014 r. wyniósł 89%. Najwyższy wskaźnik stosowania urządzeń zabezpieczających zaobserwowano w grupie dzieci w wieku do 3 lat – 95%. Wśród dzieci w wieku 4–7 lat wyniósł on 92%, a w grupie dzieci w wieku 8–12 lat było to 86%. Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci, podobnie jak pasów bezpieczeństwa, wzrasta wraz z kategorią drogi. Najmniej dzieci jest przewożonych w fotelikach na drogach powiatowych, a najwięcej na drogach ekspresowych i autostradach. Ogólny wskaźnik stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w samochodach osobowych był w 2014 r. wyższy o 1% od analogicznego wskaźnika w 2013 r.

Akcje społeczne podejmowane przez KRBRD, promujące zapinanie pasów bezpieczeństwa i przewożenie dzieci w fotelikach, wspiera policja poprzez kontrole, czyli obszar nadzoru, oraz poprzez działania prewencyjne, czyli pouczając kierowców. W stosunku do 2013 r. w zeszłym roku kontrole, prowadzone w ramach akcji „Pasy”, nasiliły się

o 23%. To zaś niewątpliwie przełożyło się na zwiększenie liczby osób zapinających pasy, a w konsekwencji na poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Jeżeli chodzi o stosowanie kasków ochronnych przez użytkowników pojazdów w Polsce, to komunikat w tej sprawie będziemy dzisiaj publikować na stronie krajowej rady. Wynika z niego, że wśród motocyklistów i motorowerzystów kaski ochronne stosował niemal każdy badany. Kaski stosowało 99% motocyklistów, w tym 99% kierujących i 97% pasażerów oraz 96% motorowerzystów, w tym 96% kierujących i 100% pasażerów motorowerów. Wśród rowerzystów kaski ochronne stosowało znacznie mniej użytkowników, bo 12%, ale należy pamiętać, że w przypadku kasków rowerowych nie ma prawnego obowiązku ich stosowania. Porównanie danych ogólnych dla Polski w latach 2013 i 2014 prowadzi do wniosku, że wśród motocyklistów i motorowerzystów nie zmienił się poziom stosowania kasków ochronnych. Natomiast wśród rowerzystów można dostrzec korzystną zmianę. Liczba rowerzystów, stosujących kaski ochronne, w ciągu roku wzrosła o 3%.

Kolejne badania, czyli koszty wypadków i kolizji drogowych. Każdego roku wypadki i kolizje drogowe naruszają interes ekonomiczny państwa i obywateli, ponieważ konsumują środki, które teoretycznie mogłyby zostać przeznaczone na inne cele społeczne, np. na system edukacji czy opiekę zdrowotną, a także poprzez system podatkowy w sposób ciągły opróżniają portfele wszystkich podatników. Bardzo istotna jest wiedza na temat wpływu zdarzeń drogowych na gospodarkę kraju. W związku z powyższym na zlecenie sekretariatu krajowej rady zaktualizowane zostały w roku ubiegłym dane, dotyczące kosztów zdarzeń drogowych w Polsce za 2013 r.

Z opublikowanego na stronie krajowej rady raportu wynika, że w 2013 r. koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na kwotę ponad 49 mld zł, w tym koszty wypadków drogowych, czyli zdarzeń pociągających za sobą ofiary w ludziach, wyniosły ponad 34 mld zł. Koszty kolizji drogowych, czyli zdarzeń pociągających za sobą jedynie straty materialne, wyniosły ponad 15 mld zł. Łączne koszty wypadków drogowych w 2013 r. w Polsce stanowiły 2,1% PKB, a wszystkich zdarzeń drogowych – ponad 3% PKB. W 2013 r. koszty wypadków w Polsce stanowiły 70% całkowitych kosztów zdarzeń drogowych, a koszty kolizji drogowych wyniosły pozostałe 30% ogółu kosztów. Największy udział w strukturze kosztów miały koszty rannych, to jest 55%. Zaraz za tym idą straty materialne z tytułu kolizji – 30%, koszty ofiar śmiertelnych – 14%. Najmniejszą część stanowiły straty materialne z tytułu z tytułu wypadków drogowych – 1%. Jeżeli chodzi o koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych, to w 2013 r. wyniosły one: koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej – ponad 2 mln zł, koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej – 2,2 mln zł, koszt jednostkowy ofiary lekko rannej – 30 tys. zł, koszt jednostkowy wypadku drogowego – 953 tys. zł. Koszt jednostkowy kolizji drogowej – ponad 42 tys. zł. Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych w podziale na województwa wykazała, że województwa: mazowieckie, małopolskie, łódzkie, śląskie oraz dolnośląskie generują największe skutki ekonomiczne, których łączna wartość generuje ponad 50% kosztów zdarzeń drogowych w skali całego kraju.

Jako informację uzupełniającą do danych statystyczno-ekonomicznych i wyników badań obserwacyjnych warto również dodać informację na temat stosunku społeczeństwa do tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z przeprowadzonych przez sekretariat krajowej rady ogólnopolskich badań opinii, dotyczących postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego – pierwszych tak kompleksowych badań w tym obszarze od 2010 r. – wynika m.in., że około 70% ankietowanych Polaków jest żywo zainteresowanych działaniami związanymi z poprawą bezpieczeństwa na drogach. Zdecydowana większość z nas jest za zaostrzeniem kar za łamanie przepisów, zwłaszcza za jazdę pod wpływem alkoholu. Zauważamy również problem prędkości jako czynnika wpływającego na bezpieczeństwo użytkowników dróg. Egzekwowanie jej ograniczenia akceptuje ponad 85% badanych. Dużym poparciem cieszy się również wprowadzany właśnie odcinkowy pomiar prędkości, akceptowany przez 70% badanych. Znacznie więcej, bo aż 90% Polaków, popiera blokady alkoholowe. Podobnie, bo 80%, jest za wzmocnieniem ochrony pieszych poprzez nałożenie na kierowców obowiązku zatrzymania się przed przejściem dla pieszych już w momencie, gdy niechroniony uczestnik ruchu dro-

gowego zbliża się do przejścia i sygnalizuje zamiar przekroczenia jezdni, a nie dopiero wówczas, gdy na przejściu się znajdzie, jak to jest w chwili obecnej. Kolejnym wnioskiem płynącym z zakończonego badania jest informacja, że aż 95% badanych uważa, iż rząd powinien położyć większy nacisk nie tylko na działania związane z zapewnieniem bezpiecznej infrastruktury drogowej, ale również na szkolenia kierowców, kampanie społeczne, edukację dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W pierwszym punkcie to jest wszystko, co chciałam dodać w uzupełnieniu informacji, przedstawionej przez pana komendanta.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, pani sekretarz. Bardzo proszę pana prezesa.

Pan minister chciałby coś dodać? Jeśli pan minister sobie życzy, to bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni goście, jeżeli mówimy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, to oczywiście na to trzeba jeszcze nałożyć inne elementy, o których dotąd moi poprzednicy nie mówili. Czyli generalnie są to te problemy, które wynikają z analiz wykonanych również w resorcie infrastruktury, ale nie tylko, i dotyczą samych wytycznych i wskazań, jeśli chodzi o projektowanie dróg w Polsce.

Przypomnę kwestię, o której na pewno wiele osób z tu siedzących na sali wie, że akurat transport drogowy jest tym rodzajem transportu, który nie jest objęty taką regulacją prawną, w której funkcjonowałby regulator tego rynku. Mamy regulatora rynku w obszarze lotniczym, kolejowym, energetycznym; wszędzie taki regulator jest. Ileś lat temu podjęto decyzję, że w branży transportowej z jakichś tam powodów taki regulator nie jest potrzebny, a on jest potrzebny. Dlatego o tym mówię, ponieważ to ma duży wpływ również na funkcjonowanie, na ten efekt końcowy, czyli na to, o czym mówili moi poprzednicy.

Jeżeli mówimy np. o jakości kształcenia w Polsce kierowców i kondycji szkół nauki jazdy itd., to oczywiście często dyskusja dotyczy ceny za tę usługę, jaką świadczy szkoła nauki jazdy. Wiadomo, że stawiamy jej określone wymogi. A z drugiej strony chcielibyśmy, żeby ta cena była jak najniższa, a więc musimy sobie z tego zdawać sprawę. Musimy wybierać, na ile te wymogi mają być w tym obszarze stawiane tym, którzy prowadzą taką działalność gospodarczą, a na ile z kolei powodujemy – nie ochraniając jak gdyby tego typu działalności w sposób dostateczny i właściwy – że jednak tam są pewne luki i ten system szkolenia nie jest taki, jak byśmy tego chcieli.

Podobna sytuacja dotyczy np. stacji kontroli pojazdów. Stawiamy tym stacjom określone wymogi co do tego, jak ma wyglądać wyposażenie, czym ta stacja ma się zajmować, jakie kompetencje ma mieć diagnosta. Jednocześnie jednak nie chronimy do końca tego typu działalności z tego powodu, że obawiamy się z kolei takiego wniosku, iż próbujemy wyciągać pieniądze od podatnika na tego rodzaju działalność. Może te obciążenia są zbyt wielkie. Przez deregulację pewna część działalności w tym obszarze została przekazana samorządom. To też jest oceniane w ostatnim okresie, czyli jest oceniana kondycja wojewódzkich środków szkolenia kierowców, jak wygląda cały system egzaminowania itd. To jest ten element, o którym też trzeba mówić, bo jak mówimy o bezpieczeństwie, to również trzeba to ocenić. Nie ukrywam, że resort nad tą kwestią też dosyć intensywnie pracuje. Są pewne kwestie, które znajdują się w obszarze szkolenia, wymogów stawianych osobom, które operują w tym obszarze, np. diagnostom; kwestie, które dotyczą spraw homologacji pojazdów. Dojdziemy do tego, jak w Polsce funkcjonuje system homologowania pojazdów, części itd. Czy on jest skuteczny? Czy on jest dobry? Co z częściami? Są na sali osoby, które świetnie w tym funkcjonują i świetnie o tym wiedzą. Części są czasami nie do końca takie, jakie powinny być. To także dotyczy bezpieczeństwa na polskich drogach.

A więc temat jest bardzo szeroki. My zawsze mówimy tylko o tej „górce” (tak jak tu usłyszeliśmy, że mamy mniej osób zabitych) i całe szczęście. Ale na to składa się wszystko, łącznie z zasadami, jakie dotyczą projektowania dróg w Polsce i wykonawstwa dróg, jakości ich wykonania. Jest podział na drogi samorządowe, drogi krajowe, jest kwestia sposobu finansowania dróg, ponieważ też nikt nie ucieknie od tej prawdy,

że stan dróg również decyduje o bezpieczeństwie. Bo my tak mówimy: prędkość, prędkość, prędkość. Nie tylko prędkość, stan dróg też decyduje o tym, co się na tych drogach dzieje, jakie są wypadki. Proszę?

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Stan techniczny pojazdów.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Oczywiście, stan techniczny. Mówiłem o stacjach kontroli. Oczywiście sposób przeprowadzania kontroli pojazdu decyduje o tym, jaki jest jego stan techniczny i w jakim stanie technicznym później ten pojazd porusza się po drodze. Oczywiście o tym wszystkim wiemy. A więc ten obszar jest bardzo szeroki i bardzo głęboki.

Na końcu ta liczba, która mówi o tym, ile nas kosztuje, przepraszam za to wyrażenie, osoba ginąca w wypadku. Jest to wielkość przerażająca, ale ona nie jest tylko wynikiem akurat tego złego zachowania, tylko wielu czynników, które się na to składają. Pani przewodnicząca poprosiła mnie o uzupełnienie, to ja też chciałbym na to zwrócić uwagę.

Jeżeli na to nałożymy to, co powinno się w Polsce wydarzyć, jeżeli chodzi o samą organizację tego obszaru, jak to powinno funkcjonować – co było tematem bardzo żywej dyskusji, wywołanej przez pana prezesa w Sejmie i zresztą bardzo dobrze – to na ten temat trzeba ciągle rozmawiać. Trzeba rozmawiać, bo my musimy też mieć tę świadomość, żeby nie dotykać tego tematu tylko niejako od góry, czyli jak policja reaguje na drodze, ponieważ policja jest tylko jednym z elementów tej reakcji. Nie oceniajmy tylko policji czy GITD, Inspektoratu Transportu Drogowego i tego, jak oni reagują, ponieważ te służby nie są w stanie reagować na wszystko, a problemy zaczynają się w wielu innych elementach.

Jeżeli tylko mam okazję, a na posiedzeniu Komisji Spraw Wewnętrznych nie miałem takiej okazji, to zawsze mówię, iż warto się nad tym zastanowić, jak w ogóle branża transportowa powinna funkcjonować. Uważam, że niesłusznym jest to – do siebie też to tak trochę mówię – że akurat ta branża nie jest objęta regulatorem. Przypomnę, że mamy 30 tys. polskich firm transportowych, które funkcjonują poza granicami Polski, a w Polsce jest ponad 100 tys. tych firm. Obroty branży transportowej idą w głębokie miliardy, a np. w przypadku branży kolejowej mamy około 25 firm, przewożących towary w Polsce. Obroty tego obszaru wynoszą 10 mld zł, przy obrotach w transporcie drogowym przekraczających 100 mld zł.

Transportem drogowym zajmuje się Departament Transportu Drogowego w ministerstwie – 30 osób i Transportowy Dozór Techniczny, który liczy niewiele więcej osób. Natomiast w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, który reguluje rynek lotniczy w Polsce, gdzie mamy dwóch przewoźników polskich, pracuje 350 ludzi; zresztą i słusznie, że tam pracują, bo to jest obszar bardzo poważny.

A więc warto się nad tym zastanowić, jak to ma dalej funkcjonować i warto o tym dyskutować. Wiecie zresztą państwo, że mówienie o utworzeniu kolejnego urzędu w Polsce oznacza, że od razu jest się na przegranej pozycji, ale trzeba czasami o tym powiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze, za to bardzo ważne zdanie i stanowisko. Myślę, że my wszyscy już dawno się zastanowiliśmy, jak to powinno funkcjonować. Musimy to wdrożyć. A to, niestety, nie jest takie łatwe, ale generalnie mało jest łatwych dziedzin w życiu.

Bardzo się cieszę, że Najwyższa Izba Kontroli podjęła się tego bardzo wymagającego, ambitnego zadania, by przygotować raport o stanie bezpieczeństwa na naszych drogach, który wywołał taką dyskusję. Bardzo dobrze, że ją wywołał, bo im więcej dyskutujemy na temat bezpieczeństwa na naszych drogach – co wiąże się z wieloma społecznymi problemami, nad którymi można się również zastanawiać – to tym lepiej, ale przede wszystkim trzeba działać.

Myślę, że jeszcze będą pytania ze strony posłów i ze strony zaproszonych gości, ale zanim to nastąpi, to bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa Najwyższej Izby Kontroli Krzysztofa Kwiatkowskiego. Prosimy o przedstawienie tego raportu.

Prezes Najwyższej Izby Kontroli Krzysztof Kwiatkowski:

Dziękuję. Mojemu wystąpieniu będą towarzyszyć przezrocza, które trochę lepiej będą obrazować to, co będę mówił.

Chciałem bardzo gorąco podziękować Komisji za zaproszenie na posiedzenie. Chciałbym nawet zaproponować, że jeżeli państwo wyrażą zgodę, to zbiorczo przedstawimy informacje odnośnie tych czterech kontroli. A nawet, jeżeli szanowne prezydium Komisji wyraziłoby zgodę, to jeszcze byśmy dołączyli informację z kontroli samorządu terytorialnego w zakresie wykorzystywania fotoradarów jako dodatkowy element w moim wystąpieniu.

Chciałbym jednak rozpocząć od takiej informacji, której Komisja jeszcze nie ma, a która będzie ważna i istotna. W tym roku, w drugiej połowie roku, będzie dodatkowa kontrola, dotycząca ochrony pieszych i rowerzystów jako tych najbardziej bezbronnych, najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego. Dlatego też towarzyszą mi dyrektorzy – pan dyrektor Marek Bieńkowski z Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz pan dyrektor Tomasz Emiljan z Departamentu Infrastruktury. Taką kontrolę rozpoczniemy w drugiej połowie roku, pamiętając o tym, co zresztą było powiedziane przez moich przedmówców, że na polskich drogach rocznie ginie ponad tysiąc pieszych i kilkuset rowerzystów.

Warto pamiętać, że Polska jest na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów UE nie tylko w ogólnej kategorii ofiar na drogach, ale także, niestety, w kategorii tych najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego. Dodam, żeby najlepiej zobrazować ten fakt, że w Polsce zagrożenie utratą życia przez pieszego jest blisko trzy razy wyższe niż w Niemczech, Hiszpanii, Francji czy Wielkiej Brytanii. Mówię także o liczbach bezwzględnych, pamiętając o tym, że tamte państwa mają więcej mieszkańców. Dla przykładu podam, że w tamtych państwach rocznie ginie kilkaset osób, a w Polsce – ponad 1100. Mówimy o kategorii pieszych. To pokazuje, ile mamy do zrobienia dla ochrony tej grupy.

A mówię o tym nieprzypadkowo, gdyż chciałbym państwu parlamentarzystom bardzo gorąco podziękować. Państwo pracujecie nad bardzo ciekawym projektem „Pieszy oczekujący". A my z punktu widzenia Najwyższej Izby Kontroli oczywiście z dużą uwagą obserwujemy te działania, ponieważ zdajemy sobie sprawę, że akurat w tym obszarze rola państwa, rola parlamentu jest najważniejsza. Wiemy, że np. w kontekście ochrony pieszego na pasach kluczowe są rozstrzygnięcia legislacyjne. Zdaję sobie także z tego sprawę, że oczywiście każdy przepis wywołuje jakąś dyskusję i tutaj pani sekretarz przywołała bardzo istotną informację w tym kontekście. Na pewno zawsze jest to z punktu widzenia parlamentarzysty kluczowa informacja, kiedy tworzy przepis prawa, jeśli ma z jednej strony wsparcie ekspertów, a z drugiej strony tak silne poparcie opinii publicznej, skoro 4/5 Polaków jednoznacznie mówi o potrzebie wzmocnienia pozycji pieszego.

Teraz już przechodzę do naszych kontroli. W latach 2004–2013 wypadki drogowe w Polsce pochłonęły życie prawie 50 tys. osób. Dalsze ponad pół miliona osób zostało rannych. Koszty ekonomiczne tych zdarzeń drogowych, jak państwo słyszeli, są duże, a wyliczenia mówią o kwotach od ponad 20 mld zł do 50 mld zł rocznie.

Co do bezpieczeństwa na drogach, to Polska w kontekście innych państw UE – jeszcze cofnijmy ten slajd; poprzedni, cofnijmy o jeden – to jak państwo zobaczą, te statystyki z naszego punktu widzenia sytuują nas w kontekście innych państw UE na końcu tabeli pod względem liczby ofiar, które przypadają na milion mieszkańców. My zamykamy te statystyki. Zawsze oczywiście można się pocieszać, że np. za nami jest Rumunia, ale to jest takie wyjątkowo ograniczone pocieszenie.

Liczba zabitych i rannych w ostatnich latach. Chciałbym bardzo mocno podkreślić, że oczywiście ta liczba w ostatnich latach spada. Polska ciągle, w porównaniu z innymi państwami UE, jest państwem o wyjątkowo niskim poziomie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Mówię o tym dlatego, że to było podstawą do przeprowadzenia przez NIK tak kompleksowej kontroli wszystkich aspektów, które składają się na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Tutaj mamy pokazane zbiorcze statystyki z lat 2004–2013. Spadek, który odnotowujemy, jest niewątpliwie efektem szeregu działań podejmowanych i przez organy państwa,

i przez samorząd terytorialny, przez instytucje naukowe, organizacje pozarządowe, również przez przedstawicieli mediów, a także przez osoby prywatne. Mówiąc o organach państwa mam na myśli działania poszczególnych ministerstw: Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, oczywiście krajowej rady, która jest tu obecna oraz przedstawicieli poszczególnych służb: czy to Policji, czy Inspekcji Transportu Drogowego.

Możemy powiedzieć, że na przestrzeni ostatnich 10 lat liczba tej najtragiczniejszej statystyki, czyli ofiar śmiertelnych, spadła o ponad 40%, a liczba osób rannych o ponad 30%. Jak państwo widzieliście, u nas te statystyki się poprawiają. Pamiętajmy też o tym, że statystyki poprawiają się pomimo tego, że w Polsce stale rośnie liczba pojazdów. Niestety, ten wzrost nie zmienił naszej pozycji w kontekście bezpieczeństwa na tle innych krajów UE.

Co jest w naszej ocenie kluczowe, co przyczyniło się do tego, że te statystyki się poprawiły? Po pierwsze, jest to rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej. Tutaj mamy slajd, który najlepiej obrazuje, ile oddawano dróg ekspresowych i autostrad w ostatnich latach. Kolejnym czynnikiem, poprawiającym bezpieczeństwo ruchu drogowego... Ale wróćmy do dróg. Dlaczego w ogóle zaczęliśmy od dróg? W naszej ocenie oczywiście poziom bezpieczeństwa w sposób znaczący podnosi się tam, gdzie mamy drogi, które w sposób trwały rozdzielają uczestników ruchu podążających w przeciwnych kierunkach. A zatem właśnie drogi ekspresowe i autostrady są kluczowymi drogami z punktu widzenia poprawy tych statystyk. Jeszcze do tego wrócimy.

Kolejnym elementem, który się przyczynił do poprawy statystyk, był program modernizacji dróg lokalnych i powstanie nowych odcinków dróg samorządowych. Modernizacja dotychczasowych dróg poprawiła oczywiście infrastrukturę dróg lokalnych, także rzecz jasna pod względem wymogów BRD. W wielu małych miejscowościach wzdłuż jezdni wybudowano chodniki, a skrzyżowania zostały poprzedzone wysepkami rozdzielającymi pasy ruchu; w miejscach szczególnie niebezpiecznych powstawały ronda, oznakowania przejścia dla pieszych, a czasami sygnalizacje świetlne.

Zmniejszyła się ilość – chociaż do tego jeszcze będziemy wracać – miejsc niebezpiecznych na drogach. Mówimy o drogach z dziurami, o drogach z głębokimi koleinami. To oczywiście przyczyniło się do spadku liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych w wypadkach drogowych.

Na poprawę statystyk niewątpliwie wpłynęła aktywność policji, o czym mówił pan komendant. Tutaj mamy slajd, który bardzo dobrze obrazuje wzrost aktywności policji. Wzrosła, o czym już była mowa, liczba policjantów ruchu drogowego, pełniących służbę bezpośrednio na drodze. W naszej ocenie w tym przypadku szczególnie istotne znaczenie miały działania policji zmierzające do eliminowania z ruchu kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych kierowców spadła o blisko 40% na przestrzeni ostatnich 5 lat. Tak, jak powiedziałem, NIK docenia w tym zakresie zwiększoną aktywność policjantów w eliminowaniu piratów drogowych; także tych, którzy jechali na podwójnym gazie.

Z naszych kontroli wynika, że radiowozy oznakowane i nieoznakowane z wideorejestratorami, dokumentującymi różnego rodzaju wykroczenia, w tym przekroczenia prędkości, były przez policję dyslokowane rzeczywiście na te odcinki dróg, które były niebezpieczne i gdzie wcześniej dochodziło do wypadków.

W naszej ocenie także do spadku liczby wypadków niewątpliwie przyczyniła się budowa automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym. W ocenie NIK działania w tym zakresie głównego inspektora transportu drogowego (w zakresie wykorzystania i rozbudowy sieci fotoradarów stacjonarnych) były prawidłowe. NIK poświadcza, że maszty fotoradarów ITD stawały wyłącznie w miejscach, w których rzeczywiście dochodziło do niebezpiecznych wypadków. Z bazy danych, prowadzonej w Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym wynika, że np. w 2013 r. w większości miejsc, w których zainstalowano stacjonarne fotoradary, w stosunku do 2012 r. odnotowano poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli spadek liczby zdarzeń drogowych. Mówię o tym nieprzypadkowo, ponieważ pokażę państwu dane – a w zasadzie brak

danych – dotyczących wykorzystania fotoradarów przez samorząd gminny, szczególnie w kontekście wykorzystania fotoradarów mobilnych.

Kolejnym elementem, który niewątpliwie także wpłynął na spadek liczny ofiar śmiertelnych, był rozwój służb ratowniczych. Działania ratownicze w stosunku do ofiar wypadków drogowych były podejmowane przez jednostki działające w ramach Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego oraz Państwowego Ratownictwa Medycznego. Istotną sprawę obrazuje ten slajd, czyli jest to tempo dotarcia na miejsce zdarzenia. W ostatnich 10 latach ten współczynnik szybkości dotarcia w ciągu tych kluczowych 15 minut uległ znaczącej poprawie. Stale wzrasta liczba jednostek ratowniczych, dzięki czemu na przestrzeni ostatnich 10 lat, tak jak powiedziałem, skrócił się czas dojazdu z 85 do 92%. Zazwyczaj pierwsi na miejscu wypadku byli strażacy i w kompetentny sposób udzielali pomocy medycznej osobom poszkodowanym do czasu dotarcia jednostek Państwowego Ratownictwa Medycznego.

System ratownictwa medycznego w Polsce zapewniał, w naszej ocenie, szybkie udzielanie pomocy na miejscu zdarzenia osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowia oraz transport i leczenie w szpitalnych oddziałach ratunkowych. Stworzono ponadto 12 specjalistycznych centrów urazowych, służących leczeniu osób, które doznały ciężkich obrażeń ciała oraz zakupiono nowoczesną bazę śmigłowców, która w znaczący sposób poprawiła operacyjny zasięg śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego. Oczywiście mówimy także o lotach, które odbywają się już w dużej ilości w nocy.

Niestety, pomimo podjęcia w ostatnich 10 latach szeregu działań, które w skrócie państwu przedstawiłem, polskie drogi, tak jak powiedziałem, wciąż należą do jednych z najbardziej niebezpiecznych w UE. Jakie przyczyny składają się na to w ocenie NIK? Mówimy o przyczynach samych wypadków lub o tych przyczynach, które utrudniają poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chcielibyśmy je wymienić nie w przypadkowej kolejności, tylko w takiej, która w naszym odczuciu i w naszej ocenie ma kluczowe znaczenie.

Po pierwsze, stan techniczny i sposób oznakowania dróg w Polsce. Mimo systematycznej poprawy stan polskich dróg wciąż stanowi jeden z podstawowych progów, ograniczających poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sieć dróg publicznych nie jest nadal w całości przystosowana do przenoszenia coraz intensywniejszego ruchu samochodowego, zgodnie z międzynarodowymi zaleceniami w ramach tzw. koncepcji bezpiecznego systemu. Infrastruktura drogowa powinna być projektowana i wykonywana w taki sposób, by ograniczyć ryzyko wypadku oraz minimalizować jego skutki. Tutaj wymieniamy te podstawowe problemy z infrastrukturą drogową i braki, które wciąż występują. W Polsce wciąż jest za mało dróg dwujezdniowych, redukujących możliwość wystąpienia najgroźniejszych wypadków. Na drogach jednojezdniowych o dużym natężeniu ruchu brakuje dodatkowych pasów, które umożliwiają na pewnych odcinkach bezpieczne wyprzedzanie. Brakuje bezkolizyjnych skrzyżowań, rond, tzw. lewoskrętów z osobnymi światłami. Brakuje także świateł na przejściach, gdzie występuje duże nasilenie ruchu, chodników dla pieszych wzdłuż dróg wiodących przez wsie i małe miasta, odseparowania ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodów w dużych miastach oraz temu podobnych rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo.

W naszej ocenie niedostateczna infrastruktura drogowa jest główną przyczyną najgroźniejszych wypadków i na nic się tu zdadzą apele policji, fotoradary, wideorejestratory, jeżeli wyprzedzanie na polskich drogach będzie obarczone tak wysokim ryzykiem zderzenia czołowego ze względu na małą liczbę dróg dwujezdniowych lub brak poboczy i dodatkowych pasów do wyprzedzania na drogach jednojezdniowych, tak jak to jest obecnie. Na nic się zdadzą oczywiście apele o ostrożność, gdy nie zainwestujemy w bezpieczne skrzyżowania, eliminujące zderzenia boczne, w oznaczone światłami lewoskręty czy przejścia dla pieszych w miejscach natężonego ruchu, w chodniki i ścieżki rowerowe. Chciałbym bardzo mocno podkreślić pewną kwestię, bo trwa oczywiście pewien dialog pomiędzy różnymi instytucjami, które odpowiadają za bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. NIK nie polemizuje z tezami, że niedozwolona prędkość i niedostosowana do warunków na jezdni jest tak istotnym czynnikiem wypadków. Zwracamy jednak uwagę na to, że wskazywana przyczyna dotyczy istniejącej obecnie infrastruktury. Jeżeli

się mówi, że prędkość jest niedostosowana do obecnych warunków, to mówimy o tej infrastrukturze, z której dzisiaj korzystamy. Dlatego w naszej ocenie daleko niewystarczający dla osiągnięcia realnej poprawy stanu bezpieczeństwa jest ten stan infrastruktury i dlatego mówimy o nim jako o kluczowym. Zresztą tę opinię NIK podzielają ankietowani przez izbę policjanci ruchu drogowego oraz większość ekspertów zewnętrznych.

Z naszych kontroli wynika, że oprócz nowych inwestycji niezbędna jest też modernizacja istniejącej sieci dróg. 1/5 długości dróg krajowych wymaga podjęcia niezbędnych prac remontowych. Na ponad 12% długości tych dróg prace te powinny być przeprowadzone w trybie pilnym. Nasze kontrole wykazały także, że zarządcy dróg w większości przypadków nie wywiązywali się z obowiązków utrzymania nadzorowanego zasobu w należytym stanie technicznym, np. nie dokonywano obligatoryjnych przeglądów technicznych budowli drogowych. Nie zapewniano też odpowiedniego poziomu finansowania napraw. Oczywiście nie mówię już o szczegółach; są one zawarte w naszych cząstkowych raportach. Przedstawiam państwu pewne wnioski systemowe.

Mamy duży problem z organizacją ruchu drogowego. Pokażemy państwu zdjęcie. Fotografia najlepiej czasami obrazuje, z jakimi przykładami oznakowania dróg spotykaliśmy się w toku naszej kontroli. Poza kłopotami z utrzymaniem pionowego i poziomego oznakowania dróg nagminnie występowały także przypadki niesporządzania planów organizacji ruchu, będących m.in. podstawą sytuowania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzaliśmy także w wielu przypadkach, że oznakowanie faktycznie istniejące na drodze jest niedostosowane do przyjętej organizacji ruchu.

W swoich kontrolach wiele uwagi poświęcaliśmy infrastrukturze drogowej właśnie mając przekonanie, że ona jest tym najistotniejszym czynnikiem, wpływającym na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Oczywiście mamy także kolejne, istotne czynniki. Następnym jest niewątpliwie system nadzoru nad ruchem drogowym.

Tak, jak powiedziałem, doceniamy i zauważamy wzmożoną aktywność policji, ze szczególnym uwzględnieniem policji drogowej, która przyczyniła się do zmniejszenia liczby wypadków. Zauważamy także w toku prowadzonych czynności kontrolnych, czyli w czasie, kiedy przeprowadzaliśmy tam czynności, pewne braki w policji. Na przykład są braki w wyszkoleniu specjalistycznym policjantów służby ruchu drogowego, w szkoleniu nieobowiązkowym, ale szkoleniu niewątpliwie ułatwiającym pracę policjantom ruchu drogowego. Wskazujemy także i wiemy (rozmawiałem o tym z panią minister Piotrowską), że w tym zakresie pewne działania, związane z nakładami finansowymi, także będą poczynione. Zwracaliśmy także uwagę na kłopoty ze sprzętem. Mówimy np. o radiowozach, które według metodologii samej policji powinny być już samochodami wymienionymi na nowe samochody. Odnotowaliśmy także w skontrolowanych jednostkach policji braki w sprzęcie technicznym oraz w umundurowaniu w stosunku do obowiązujących norm wyposażenia. Tak jak powiedziałem, zwracamy uwagę na to, że 1/3 policyjnych pojazdów kwalifikuje się już do wymiany.

To, co cieszy po kontroli, która była przeprowadzona, kierownictwo resortu będzie miało na uwadze te dane przy konstrukcji kolejnych budżetów policji; wiem o tym, bo tak, jak powiedziałem, miałem spotkanie zarówno z panią minister jak i z wiceministrami. Widzę, że pan komendant ma już pewnie do przekazania dobre wiadomości w kontekście tegorocznego budżetu.

Zauważyliśmy także w czasie kontroli, że policjanci czasami błędnie rejestrowali dane na temat wypadków i kolizji w kartach zdarzenia drogowego i w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji, czyli w tzw. SEWiK-u. W policyjnym systemie rejestracji na temat zdarzeń drogowych brakuje, w naszej ocenie, skutecznych mechanizmów weryfikujących pełną wiarygodność rejestrowanych danych. Przykładowo system ewidencji wypadków pozwalał na rejestrowanie nieprawidłowych numerów PESEL. Chciałbym bardzo mocno podkreślić, że oczywiście te dane mają niezwykłe znaczenie, bo ich analiza umożliwia później podejmowanie prawidłowych decyzji w kontekście poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Chciałbym oczywiście bardzo mocno podkreślić, że czasami ta nieprecyzyjność danych nie wynika, bardzo mocno to podkreślam, ze złej woli policji, ale w Polsce nie ma np. obowiązku wzywania policji na miejsce wszystkich kolizji. W 2012 r. policja odnotowała

prawie 340 tys. kolizji na drogach publicznych, podczas gdy firmom ubezpieczeniowym w tym samym czasie zgłoszono prawie 400 tys. kolizji. Pokazuję to państwu, bo operujemy często danymi, które, niestety, są danymi niepełnymi.

Pozwolę sobie teraz przejść do oceny systemu fotoradarów, będących w dyspozycji Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Tak, jak już mówiłem, bardzo wysoko oceniamy sposób analizy, która poprzedza usytuowanie fotoradaru przez GITD. Tutaj rzeczywiście GITD wykonuje ogromną pracę. Te fotoradary są zlokalizowane w miejscach, w których dochodziło do zdarzeń, czyli mówiąc najkrócej służą one poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i tworzą pewien całościowy system nadzoru nad ruchem drogowym. Ale – no właśnie – żeby był on skuteczny, to oczywiście musimy mieć takie przekonanie, że w przypadku wszystkich ujawnionych wykroczeń podejmuje się działania przewidziane przepisami prawa.

Istnieje prawny obowiązek rejestracji pojazdów, które przekroczyły dopuszczalną prędkość o 11 km i więcej na godzinę. Często było tak, że Inspekcja Transportu Drogowego kalibrowała te fotoradary znacząco wyżej niż to przekroczenie o 11 km/godz. Oczywiście zawsze jest istotny zakres tej skali. W toku naszej kontroli zdarzało się, że na niektórych fotoradarach ta kalibracja była przekroczona nawet o 30 km/godz. niż dopuszczalna w tym miejscu prędkość. Uważamy, że ta tolerancja jest zbyt daleko idąca.

Zwracamy także uwagę, że nie wszystkie zdjęcia z fotoradarów są przetwarzane. Z naszych wyliczeń wynika, że tylko od czerwca 2011 r. do września 2013 r. inspektorat nie nałożył 70 tys. kar o szacunkowej wartości 20 mln zł. Teraz od razu o tym powiem, bo w dużej części to nie jest zła wola GITD; otóż chcielibyśmy bardzo mocno podkreślić, że kłopot wynikał w sposób szczególny ze zdjęciami samochodów z zagranicznymi tablicami rejestracyjnymi. Tu był problem. Ten problem z krajami UE już jest w zasadzie, można powiedzieć, w dużej części rozwiązany, za to mamy ogromny problem z kierowcami zza naszej wschodniej granicy, z państw niebędących członkami UE.

Jeszcze jedna rzecz. W tym miejscu będę wspierał GITD bardzo mocno. Uważamy, że wymagane jest absolutne wzmocnienie zasobu kadrowego ITD; temat nadaje się oczywiście na troszkę szerszą dyskusję co do statusu pracowników GITD. Także istotny jest fakt, że z uwagi na status tych pracowników inspektorzy w pewien ograniczony sposób mogą wykonywać swoją pracę w dni wolne od pracy oraz w porze nocnej, o czym oczywiście wiedzą także kierowcy prowadzący ciężarówki. Wywołaliśmy nawet w tym zakresie ożywioną dyskusję, mówiąc o potrzebie rozważenia wniosku włączenia ITD do Policji. Wiem, że jest to przedmiotem ożywionej dyskusji, nie zawsze wzbudzającej pełny entuzjazm, ale kierowaliśmy się względami funkcjonalności pracy służb w tym zakresie.

Stwierdziliśmy w toku badań kontrolnych, że troszkę ponad 1/3 sprawców przekroczeń, ujawnionych przez inspekcję, nie zostaje ukarana grzywną za to wykroczenie. Tym samym nie dostają też punktów karnych i unikają innych konsekwencji. Tu przechodzimy do sfery najbardziej interesującej państwa posłów, bo do sfery przepisów prawa. Właściciele pojazdów odmawiają wskazania kierującego pojazdem, korzystając z takiej prawnej możliwości. Co to powoduje? Jest kara finansowa, związana ze zdarzeniem, ale niestety, mamy system, który nie do końca pozwala nam wyeliminować tych, którzy stale i cyklicznie przekraczają prędkość. W naszej ocenie skala tych odmów dowodzi, że w tym zakresie obecne rozwiązania wymagają korekty i zmiany.

No i teraz element naszej kontroli, który wzbudził, jak się okazało, największe zainteresowanie opinii publicznej, czyli użytkowanie fotoradarów przez straże gminne i miejskie. W naszej ocenie zaangażowanie strażników gminnych i miejskich w obsługę fotoradarów, a w sposób szczególny w obsługę fotoradarów przenośnych, bardzo często było podyktowane innymi względami niż bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. A mówiąc wprost, były to względy związane z wpływami do budżetów gminy. Nie mieliśmy żadnej wątpliwości, że wielokrotnie dochodziło do takich sytuacji, iż fotoradary mobilne były ustawiane nie w tych miejscach, gdzie dochodziło wcześniej do wypadków lub kolizji drogowych, a w miejscach – przepraszam, ale ukuliśmy taki termin – mandatonośnych.

Przepis co prawda mówi, że fotoradar mobilny straż gminna powinna usadowić w miejscu uzgodnionym z policją, czyli w miejscu, gdzie wcześniej dochodziło do zdarzeń

niebezpiecznych. W toku naszej kontroli ujawniliśmy wielokrotnie np. takie przypadki, że fotoradar na początku dnia był ustawiony w miejscu, gdzie rzeczywiście wcześniej do wypadków dochodziło, czyli stał w tym miejscu, w którym powinien być. Następnie strażnicy przejeżdżali z tym fotoradarem np. na miejsce przy wylotach z miast, jeszcze formalnie oznakowane jako teren zabudowany, ale było to miejsce, gdzie wcześniej nigdy nie dochodziło do żadnych wypadków. Chociaż formalnie teren miał status terenu zabudowanego, to żadnego terenu zabudowanego tam nie było, czyli ustawiano radar w miejscu, gdzie rzeczywiście kierowcy czasami przekraczali prędkość, ale nie skutkowało to żadnymi zdarzeniami drogowymi; za to ustawienie w tym miejscu fotoradaru mobilnego skutkowało dużymi wpływami do budżetu gminy.

Tak jak w tym zakresie nasza ocena pracy dużej części organów samorządu terytorialnego – a w zasadzie straży miejskich i gminnych – jest negatywna, tak w tym miejscu chciałbym pochwalić za jedną rzecz straże gminne i miejskie, a w zasadzie gminy. Nie stwierdziliśmy nieprawidłowości w lokowaniu fotoradarów stacjonarnych, za które odpowiadał samorząd. W większości przypadków stawiano je w miejscach, gdzie dochodziło wcześniej do niebezpiecznych zdarzeń. Zwracamy także uwagę, że w zasadzie gminy nie dysponowały analizami, jaki był wpływ usytuowania fotoradarów w danym miejscu.

Jestem zobowiązany powiedzieć o jeszcze jednej rzeczy. Co prawda przepis prawa mówi, że pieniądze z radarów i stacjonarnych, i przenośnych samorządy mają przeznaczać na poprawę infrastruktury drogowej i inne działania związane z podnoszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale niestety, w gminach przez nas skontrolowanych bardzo często prowadzona ewidencja księgowa nie umożliwiała wyodrębnienia środków uzyskanych z mandatów. W związku z tym trudno w ogóle prowadzić taką rzetelną analizę i rozmowę na temat tego, jak te środki były wykorzystane i czy były wykorzystane zgodnie z przepisami.

Kolejnym elementem, który wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jest poziom przygotowania uczestników ruchu drogowego. Młodzi kierowcy, do 24 roku życia, z krótkim stażem do dwóch lat – pan minister Rynasiewicz też trochę o tym mówił – są sprawcami około 20% wszystkich wypadków drogowych. W ostatnich 10 latach – i to nas niepokoi – udział tej grupy wiekowej w grupie sprawców wypadków wzrósł o około 10%. Dlatego właśnie – i tu kolejna dla państwa informacja – NIK przeprowadziła również kontrolę w ośrodkach szkolenia kierowców oraz w ośrodkach egzaminowania, ze szczególnym uwzględnieniem tego, jak się sprawdza nowy system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, a także sprawdzano, czy wpłynął on na podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Teraz trochę wniosków systemowych i podsumowujących. W naszej ocenie, po tych kontrolach cząstkowych, chcielibyśmy jeszcze zwrócić uwagę na dwa istotne czynniki utrudniające poprawę stanu bezpieczeństwa na drogach. W naszej ocenie w Polsce nie funkcjonuje, tak jak powinien, powszechny, spójny system oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jak państwo widzą, tu wymieniamy tylko te instytucje, które formalnie odpowiadają za to bezpieczeństwo, mając stosowne kompetencje w tym zakresie. Wydaje się, że tych instytucji jest wiele, ale można powiedzieć, że na zmniejszenie skuteczności podejmowanych działań wpływa właśnie rozproszona odpowiedzialność za problemy zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Przykładowo za prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego odpowiada osiem różnych podmiotów, a za kontrolę prędkości sześć podmiotów. Skutkiem tego działania podejmowane przez poszczególne podmioty odpowiedzialne za realizację polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w naszej ocenie, nie zawsze są spójne. W konsekwencji ich skuteczność jest obniżona w stosunku do tej, jaką można by było uzyskać przy takim zaangażowaniu sił i środków.

Dlatego wychodzimy z wnioskiem, który także wzbudził szeroką dyskusję, ale widzę, że rząd idzie w kierunku tej koncepcji, a przynajmniej tak wynika z informacji, podawanych do wiadomości publicznej; mówię o powołaniu specjalnego pełnomocnika rządu, który miałby się zajmować tą problematyką. Z naszego punktu widzenia to jest krok w dobrym kierunku. Dlaczego? Z naszej kontroli wynikał wniosek, że w Polsce powinien być taki jednolity organ władzy publicznej; organ odpowiednio umocowany i powie-

działbym, że im mocniej, tym lepiej. Propozycja powołania pełnomocnika jest oczywiście jakimś ciekawym rozwiązaniem. Pochodną tego, czy to się sprawdzi, będzie też zakres kompetencji i sposób jego umocowania. Odpowiednie umocowanie tego jednego organu władzy publicznej pozwoliłoby na skuteczną koordynację działań w zakresie BRD oraz – co szczególnie istotne – egzekwowanie realizacji niezbędnych działań w tym zakresie.

Chciałbym bardzo mocno podkreślić, że jestem oczywiście pod bardzo dużym wrażeniem tego, co robi Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Moi współpracownicy wielokrotnie mi mówili o pasji i zaangażowaniu pani sekretarz, obecnej także na sali. No, ale statystyki pokazują, że ten model musi jednak zostać wzmocniony, bo dotychczasowy model, delikatnie mówiąc, nie w pełni się sprawdził w kontekście statystyk, które mogliśmy obejrzeć.

W naszej ocenie istotnym problemem nieskutecznie i nieefektywnie funkcjonującego systemu – oczywiście nie mówię o systemie w całej jego rozciągłości, ale nie ma takiej efektywności, jakiej byśmy oczekiwali – jest także niedostateczne finansowanie zadań z tym związanych. Wydatki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego były finansowane z budżetów poszczególnych instytucji realizujących zadania w tym zakresie. Zaraz państwo zobaczycie, ile jest tych instytucji i jak w związku z tym te środki są również rozproszone. Szereg podmiotów realizuje zadania zbliżone do siebie, np. Policja i GITD. To powoduje rozproszenie środków finansowych, a tym samym niższe, mniej efektywne ich wykorzystanie. Tak naprawdę nie wiadomo, jakie środki były wydatkowane wprost na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bo w niektórych instytucjach zabrakło czasami mierników oceny skuteczności, powiązanych z poniesionymi nakładami. A więc poszczególnym podmiotom trudno także udowodnić, które działania i w jakim stopniu znacząco przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa, a które mają mniejsze znaczenie. Niestety, kontrolowane instytucje czasami zamiast dowodów w tym zakresie, przedstawiają pewne rozważania i przeczucia ze swojej strony w badanym obszarze.

Wskazałem na początku wypowiedzi na szereg czynników, które wpłynęły pozytywnie w ostatnich latach na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz na problemy, które w tym zakresie występują. Co proponujemy? Na końcu przekażę nasze propozycje, jeżeli państwo pozwolą, już bardzo krótko.

Po pierwsze, proponujemy rozważyć zdecydowane zwiększenie dynamiki działań państwa w tym obszarze. W jaki sposób? Proponujemy powołanie na drodze ustawowej krajowego systemu zarządzania i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz powierzenie koordynacji działań w ramach tego systemu jednemu organowi. System zarządzania i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego byłby ustanowionym na mocy ustawy zespołem instytucji i działań, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W ramach zaproponowanego systemu ustawowy obowiązek koordynacji wszelkich działań, służących bezpieczeństwu w ruchu drogowym, przypisać należałoby jednemu organowi władzy publicznej. W naszej ocenie – ale podkreślam, że to jest propozycja – mówiliśmy np. o ministrze właściwym w sprawach wewnętrznych. Oczywiście to jest decyzja o charakterze politycznym, którą musi w tym zakresie podjąć rząd. Mówiłem także o tej koncepcji z pełnomocnikiem. Bezpieczeństwo na drodze jest bowiem, w naszej ocenie, oczywiście fragmentem całego systemu ochrony bezpieczeństwa należącego do działu, którym akurat kieruje minister spraw wewnętrznych. Podkreślam jeszcze raz, że są możliwe inne warianty usytuowania tego miejsca koordynującego i egzekwującego wykonanie zadań w zakresie BRD. Minister taki byłby upoważniony do koordynowania – podkreślam – koordynowania działań innych organów administracji publicznej czy instytucji w zakresie bezpieczeństwa na drogach, w tym monitorowania oraz, co bardzo ważne, egzekwowania realizacji tych przedsięwzięć. Warto na to spojrzeć także w ramach proponowanego systemu jako na projekt, który mógłby być finansowany z budżetu państwa kwotami rozpisanymi na poszczególne lata w zakresie pewnych etapów realizacji projektu. System zarządzania i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszej ocenie powinni tworzyć: minister właściwy do spraw wewnętrznych oraz podległe mu służby: Policja, straż pożarna, jednostki Systemu Ratownictwa Gaśniczego, Straż Graniczna, minister właściwy do spraw infrastruktury oraz transportu, a także podległa mu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, minister właściwy do spraw

zdrowia oraz podległe mu jednostki Państwowego Ratownictwa Medycznego, marszałkowie województw, wojewodowie, organy zarządzające ruchem na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, zarządcy dróg i jednostki organizacyjne oraz organizacje pozarządowe, które statutowo się tym zajmują.

W celu efektywnego funkcjonowania systemu należałoby zapewnić stabilne finansowanie zadań w zakresie BRD. Tutaj przedstawiamy taką propozycję zmian w zakresie finansowania wieloletniego tych zadań. Pierwszym krokiem powinno być rzetelne oszacowanie aktualnych wydatków państwa ponoszonych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Z kolei powinna nastąpić ocena racjonalności poszczególnych wydatków oraz przypisanie całej kwoty wydatków do części budżetowej, której dysponentem byłby ten właściwy minister. Byłyby to pieniądze przeznaczone na realizację projektu służącego zapewnieniu i poprawie bezpieczeństwa na drogach. W naszej ocenie pożądane byłoby finansowanie przedsięwzięć z zakresu podnoszenia bezpieczeństwa na drogach na podstawie wieloletniego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego z konkretnie wskazanymi kwotami. Proponujemy także przeprowadzenie gruntownej reorganizacji struktur, odpowiedzialnych za funkcjonowanie systemu nadzoru nad ruchem drogowym, a także proponujemy to, o czym już powiedziałem, a proponowaliśmy rozważenie włączenia ITD do Policji. Wzmocniłoby to *per capita* tę służbę, która odpowiada za całość bezpieczeństwa. Spowodowałoby to rozwiązanie pewnych problemów, które dzisiaj występują np. z kontrolami ITD w dni weekendowe i w godzinach nocnych. Nie chcę powiedzieć, że wtedy inspekcja nie pracuje; za to na podstawie bardzo dokładnych kontroli mogę powiedzieć, że intensywność tej pracy jest znacząco mniejsza.

Proponujemy także ograniczyć kompetencje straży miejskich i gminnych w zakresie kontroli prędkości. Jeżeli okazało się, że te kompetencje – w szczególności w kontekście fotoradarów mobilnych – nie służą podnoszeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, to uważamy, że zasadnym jest rozważenie odebrania strażom miejskim i gminnym uprawnienia do używania przenośnych fotoradarów; oczywiście z pozostawieniem samorządom uprawnień do używania fotoradarów stacjonarnych. Szczególnie jest to istotne, że obsługa fotoradarów mobilnych odrywa strażników miejskich i gminnych od innych, ważnych czynności im przypisanych, czyli np. od patrolowania osiedli, okolic szkół, reagowania na zakłócenia porządku. W naszej ocenie także koniecznym jest szersze wykorzystanie badań naukowych w tym zakresie. Zmian wymaga również w naszej ocenie tryb nakładania mandatów za przekroczenie prędkości. Doświadczenie GITD, a także innych krajów wskazują, że procedura w sprawach o wykroczenia nie przystaje do skali rejestrowanych wykroczeń drogowych. W istocie tryb ten prowadzi do karania na masową skalę właścicieli pojazdów za odmowę wskazania kierującego, a nie za jazdę z niedozwoloną prędkością. W takich państwach jak Austria, Holandia, Niemcy czy Włochy stosowane są formy mieszanej odpowiedzialności sprawców naruszeń przepisów drogowych. W modelach tych zaobserwować można rozróżnienie trybu odpowiedzialności prawnokarnej i administracyjnoprawnej ze względu na wagę czynów, stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego. Czyli mówiąc wprost, chodzi o rozróżnienie ze względu na skalę przekroczenia i częstotliwość przekroczenia prędkości przy tym najczęstszym naruszaniu przepisów. W ocenie NIK wprowadzenie mieszanych trybów odpowiedzialności może pomóc organom państwa w skoncentrowaniu się na konsekwentnym identyfikowaniu, ściganiu i karaniu najgroźniejszych piratów drogowych. Zaś w przypadku pozostałych wykroczeń karanie w trybie administracyjnym właścicieli pojazdów może przyczynić się do osiągnięcia efektu prewencyjnego za pomocą nieuchronnej i szybko wymierzonej kary, od której jednak zawsze można odwołać się do sądu administracyjnego.

Składamy tę propozycję, podkreślając bardzo mocno, że to jest propozycja, a już oczywiście parlament jest upoważniony do zmiany przepisów prawa, a rząd do podejmowania działań organizacyjno-inwestycyjnych w kontekście tych planów, które przedstawiliśmy.

Chciałbym państwu wskazać już na sam koniec jeszcze jeden problem; jest to problem uregulowania karania cudzoziemców, dopuszczających się naruszeń przepisów ruchu drogowego. My wskazujemy, że zwiększenie skuteczności w tym zakresie może być osią-

gnięte przez wprowadzenie rozwiązań umożliwiających sprawdzenie w systemie centralnym CANARD odprawianych na przejściach granicznych pojazdów zarejestrowanych w państwach spoza UE; w przypadku pozytywnej weryfikacji – nałożenie mandatu. Bez uregulowania tego mandatu brak możliwości wyjazdu z Polski lub wjazdu do Polski.

Na koniec, już podsumowując, wracam do najważniejszej sprawy. W naszej ocenie nie poprawimy znacząco bezpieczeństwa ruchu drogowego bez inwestycji infrastrukturalnych, czyli budowy dróg dwujezdniowych, poszerzania dróg jednojezdniowych o pasy bezpieczeństwa do bezpiecznego wyprzedzania i o pobocza, wyodrębnienia pasów i sygnalizacji świetlnych do bezpiecznych skrętów w lewo, rozwiązań chroniących pieszych, rozwiązań chroniących rowerzystów, oczywiście promowania komunikacji miejskiej i promowania właściwych zachowań uczestników ruchu drogowego, co wiąże się z akcją edukacyjną. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie, za przedstawienie tej wnikliwej analizy, a przede wszystkim za przedstawienie bardzo racjonalnych i idących w dobrą stronę wniosków.

Myślę, że na pewno są pytania ze strony moich kolegów posłów i koleżanek posłanek, a może też ze strony gości. Bardzo proszę, w takim razie przystępujemy do pytań. Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Redaktor naczelny portalu brd24.pl Łukasz Zboralski:

Dzień dobry. Łukasz Zboralski. Jestem redaktorem naczelnym portalu brd24.pl. Mam dwa pytania. Jedno do pana ministra infrastruktury. Jeśli mówimy o tak ważnych sprawach, to chciałbym usłyszeć, co będzie dalej z pełnomocnikiem, który ma być teraz pełnomocnikiem do spraw całego transportu? Dlaczego całego transportu? Jakie problemy mamy na morzu i w lotnictwie? Proszę może o przedstawienie jakichś danych. Jakie zapisy w trzeciej, ostatniej wersji projektu dadzą mu kompetencje do prowadzenia realnych działań? Chciałbym, żeby pan o tym powiedział. Natomiast do pani sekretarz krajowej rady mam pytanie odnośnie do kampanii dotyczącej zapinania pasów bezpieczeństwa. Jak wynika z danych, które usłyszeliśmy od policji i także od państwa, dużo większym problemem są u nas np. piesi niż brak zapiętych pasów. Z ostatniego badania wynika, że ponad 90% ludzi zapina pasy. Chciałbym wiedzieć, dlaczego kierujemy 3 mln zł na taką kampanię przy jednoczesnym braku kampanii skierowanej do pieszych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Proszę bardzo, pan poseł Lassota.

Poseł Józef Lassota (PO):

Z informacji, które zostały przedstawione wynika, że następuje jakaś tam systematyczna poprawa, jeśli chodzi o nieszczęśliwe skutki wypadków. Chciałem w związku z tym poruszyć kilka kwestii i być może ktoś potrafiłby się do nich odnieść. Otóż była mowa o kosztach wypadków drogowych, w szczególności podano za 2013 r. koszt 34 mld, jeśli chodzi o rannych w wypadkach drogowych. Tu ktoś tak ładnie powiedział, że to właśnie opróżnia nasze kieszenie, kieszenie wszystkich podatników. To prawda.

Jednocześnie firmy ubezpieczeniowe przecież ubezpieczają po to, żeby pokrywać te koszty. Nie usłyszałem tu od nikogo, aby w tej sprawie były przedstawione jakieś wnioski. Myślę, że nie wystarczy, że firmy ubezpieczeniowe mają złote klamki, a my płacimy za koszty leczenia ofiar wypadków drogowych; nie mówiąc oczywiście o ofiarach śmiertelnych, bo to jest inna sytuacja.

Druga sprawa. Pan prezes Kwiatkowski powiedział, że jest pod wielkim wrażeniem działalności KRBRD. Ja również, słysząc to, co usłyszałem. Mam nadzieję, że to jest tylko jakiś wycinek pracy, bo patrzyłem sobie w międzyczasie na stronę krajowej rady i tam są również inne działania. Pani sekretarz przedstawiła nam dosłownie monitoring w określonym zakresie. Jeśli to do tego miałoby się sprowadzać działanie, to nie widziałbym żadnego sensu funkcjonowania tego ciała. Myślę, że jego praca jest znacznie szersza, aczkolwiek popatrzyłem na ten program i jest on głównie nakierowany rzeczywi-

ście na akcje promocyjno-uświadamiające. Wydaje się, że tego rodzaju ciała jak KRBRD powinny sobie stawiać bardziej ambitne zadania.

Oczekiwałbym więcej. To zagadnienie znalazło się w raporcie NIK, chociaż też nie kompleksowo, bo NIK nie jest od tego, żeby kompleksowo oceniać, ale jest sprawa, która dotyczy chociażby audytu oznakowania dróg. Wszyscy wiemy, że oznakowanie dróg jest czasem po prostu żenujące; nie mówiąc już o tym, że jest zupełnie niepotrzebne, albo potrzebne, ale za duże itd. Nikt nie pokusił się o to, żeby zrobić jakiś audyt oznakowania dróg. Powiem szczerze, że widziałbym to w ten sposób, żeby np. krajowa rada w jakiś sposób przyczyniła się do realizacji tego zadania.

Bardzo dziękuję, panie prezesie Krzysztofie, że NIK zwraca uwagę na program długofalowej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeśli chodzi o inwestycje. Zwraca uwagę nie tylko na te inwestycje poważniejsze – typu budowa nowych dróg czy nawet poszerzanie dodatkowo jezdni – ale i na te drobne inwestycje, jak przejścia dla pieszych, chodniki. To przecież jest tak poważna sprawa w miejscowościach, przez które przechodzą drogi o szybszym ruchu, drogi krajowe. Niestety, ten problem jest moim zdaniem mało zauważany, również przez ministerstwo. Sam wielokrotnie na ten temat i rozmawiałem, i próbowałem przekonywać, że to stosunkowo nie są aż tak duże środki, aby naprawdę nie zadziałać. Sprawa budowy chodnika to jest sprawa w sumie nieduża. Pewnie, że tych chodników w Polsce jest ileś tam set tysięcy kilometrów, ale to jest szalenie ważne i ludzie giną, pojedynczo, ale giną przez brak przejścia czy chodnika.

Nie ma pana ministra; nie wiem, czy ktoś jeszcze jest z ministerstwa. System, który dzisiaj funkcjonuje, jeśli chodzi o przeznaczanie środków na tego rodzaju inwestycje – nawet nie wiem, czy inwestycje, może mini inwestycje – jest systemem ogólnokrajowym, ogólnopolskim. A zatem jest pewien ranking w skali kraju, o którym decyduje minister. To jest totalne nieporozumienie, bo przecież nie może tak być. Są przecież chociażby oddziały GDDKiA, które nie mają nic do powiedzenia w tym zakresie, dopóki nie dostaną tych 20, 50 czy 100 tys. zł na to, żeby wykonać drogę w miejscowości – przepraszam – Kozia Wólka czy w jakiejś innej. A więc to jest na pewno do zmiany. Tu też bym oczekiwał od KRBRD zwrócenia uwagi na pewną politykę, którą się realizuje w tym zakresie.

Jeśli chodzi o policję, to rzeczywiście policja miała taką akcję bardzo intensywną, jeśli chodzi o sprawdzanie w szczególności trzeźwości kierowców. Chyba to faktycznie przyniosło efekty. Wprawdzie doznałem tej przyjemności nie z powodu braku trzeźwości, ale szybkości, a więc zasiliłem trochę budżet. Ale to też uczy, że nieuchronność pewnych konsekwencji, również finansowych, jest ważna. To powoli na pewno będzie się poprawiać.

Jeszcze jedna sprawa. Proszę państwa, na pewno państwo wszyscy o tym wiecie, że są takie próby, a nawet pewna praktyka, jeśli chodzi o ratownictwo medyczne i patrole motocyklowe. Patrole motocyklowe, które są pierwszą pomocą np. zabezpieczenia złamania czy wykonanie sztucznego oddychania. Patrol motocyklowy znacznie szybciej dociera do wypadku, niż dociera na miejsce pełny patrol samochodowy i karetki pogotowia. To się też jakoś nie może przebić. To akurat nie jest sprawa ani ministra infrastruktury, ani policji, tylko to jest sprawa ministra zdrowia, ale chciałbym usłyszeć od państwa, co na ten temat myślicie. Wydaje się, że warto stosować tego rodzaju rozwiązania, które nieraz pomagają ratować życie ludzkie. W tym zakresie przecież można również dostosować przepisy, bo od tego one są. Tyle mam uwag. Jeśli można usłyszeć jakieś stanowisko do moich uwag, to bardzo bym o to prosił. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Zanim oddam głos panu posłowi Siarce, to jeszcze pozwolą państwo, że dziękując za te słuszne pytania panu posłowi Lassocie, chciałabym tylko coś dodać. To jest bardzo słuszne, na co pan zwraca uwagę, że ratownictwo jest jedną z najważniejszych dziedzin w bezpieczeństwie ruchu drogowego, w podnoszeniu bezpieczeństwa. Ale pragnę z ogromnym bólem i smutkiem zauważyć, że podkomisja, której pan poseł przewodniczył, odrzuciła mój projekt dotyczący kształcenia kandydatów na kierowców i zdania przez nich egzaminu praktycznego z udzielania pierwszej pomocy.

Oczywiście to nie jest na szczęście sytuacja nieodwracalna, bo kiedy jeszcze projekt wróci do Komisji Infrastruktury, to bardzo możliwe, że pan poseł przewodniczący sam

to skoryguje. Przyznam szczerze, że sama nie wiem, czy byłam wtedy w jakiejś krainie czarów, czy może gdzie indziej, że w ogóle to widziałam. Może to nie jest prawda, ale zobaczymy. Jeszcze jest Komisja Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Pan poseł Siarka. Bardzo proszę.

Poseł Edward Siarka (KPSP):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Chciałem się donieść do raportu NIK – muszę powiedzieć, że ciekawego raportu. Oczywiście nie jestem w stanie poruszyć wszystkich kwestii, które pan prezes zawarł w swoim wystąpieniu. Natomiast jedna rzecz jest dla mnie niezmiernie ciekawa; wydaje mi się, że tej kwestii nigdy na posiedzeniach naszej Komisji w ten sposób nie stawiano, a w każdym razie mam wrażenie, że jak gdyby uciekamy od tego tematu. Chodzi o Inspekcję Transportu Drogowego. To, co zaproponował pan prezes czy NIK w swoich spostrzeżeniach czy uwagach, to jest kwestia ewentualnego rozpatrzenia włączenia inspekcji do drogówki, mówiąc bez ogródek. Generalnie, jak się przyglądam od dłuższego czasu działalności ITD, to powiem, że jeżeli będziemy tę instytucję traktowali tylko w ten sposób, czyli jako instytucję, która ma „trzepać" – przepraszam – kasę...

Poseł Józef Lassota (PO):

Ale tylko do szesnastej.

Poseł Edward Siarka (KPSP):

Tak, do godz. 16.00, to prawda, z zegarkiem w ręku, co do minuty, bo obserwuję tych panów, zresztą stojących często w miejscach karygodnych. Uważam, że to nie ma sensu. Działalności tej instytucji w tej formie po prostu obronić się nie da.

W związku z tym mam pytanie do pana prezesa. Czy w takim razie, gdybyśmy zaczęli rozmawiać na ten temat, to czy NIK widzi to rozwiązanie w ten sposób, że byłaby to służba mundurowa w ramach policji? Bo wiadomo, jaka dyskusja się wtedy zacznie rozwijać wokół tego problemu, że kolejne dziesiątki osób trafią do służb mundurowych i znowu uzyskają jakieś tam przywileje. Czy, powiedzmy sobie, miałaby to być jakaś formacja wewnętrzna w drogówce? Jak państwo w NIK to rozumieli, formułując to spostrzeżenie? Jak państwo w Najwyższej Izbie Kontroli by to widzieli? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle, za ten głos.

Czy jeszcze ktoś z kolegów posłów chciałby zadać pytanie? Jeśli nie, to pozwolicie, że oddam głos naszym gościom, którzy też zgłosili się do zadania pytań. Zabierze głos pan Jacek Zalewski, prezes Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. A następnie pan Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Proszę bardzo, najpierw pan prezes Zalewski.

Prezes Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Jacek Zalewski:

Dziękuję bardzo pani przewodniczącej. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, cieszę się z tych wniosków, które usłyszałem z ust pana prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Co prawda są to wnioski, o których my, w środowisku związanym z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym, mówimy już od kilku lat – bez przeprowadzania kontroli, ponieważ wiemy o tym, że rzeczywiście Polsce jest potrzebny jeden spójny system związany z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Potrzebny jest system, w którym będzie i inżynieria drogowa, będzie i nadzór, będzie ratownictwo medyczne, będzie edukacja. Ale to, co jest istotne – będzie to system, który będzie dobrze finansowany, bo dzisiaj jest to rozdrobniona odpowiedzialność, tak jak powiedział o tym pan prezes. A generalnie środki na finansowanie systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym są zlokalizowane w poszczególnych resortach czy w poszczególnych instytucjach, które po trosze tym wszystkim się zajmują.

Z całą pewnością istotą jest zwiększenie roli edukacji, bo lepiej jest przeciwdziałać, lepiej jest zapobiegać, aniżeli później leczyć, jak to się mówi. Również wydaje mi się, że istotnym elementem edukacji jest również reedukacja tych, którzy już tę edukację odbyli.

To, co jest bardzo ważne i co było również wspomniane, to istotna rola zwiększenia uwagi oddziaływania na niechronionych użytkowników ruchu drogowego, przede wszyst-

kim właśnie pieszych i rowerzystów. Te próby były podejmowane w ubiegłym roku m. in. przez panią przewodniczącą, by doprowadzić do zwiększenia ochrony pieszych. Mam nadzieję, że w tym roku ten temat jeszcze powróci i będą podjęte takie działania, jak są prowadzone na zachodzie Europy, że pieszy rzeczywiście jest traktowany jako niechroniona osoba na drodze i ma większe prawa i większy szacunek wśród uczestników ruchu drogowego.

Chciałbym się też odnieść do kwestii związanej z odbieraniem fotoradarów mobilnych straży miejskiej. Akurat jako prezes Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako obywatel, jestem przeciwny tego rodzaju wnioskom i rozwiązaniom, dlatego że tam, gdzie jest nieprawidłowość, gdzie jest patologia, to ją po prostu wyeliminujmy. Jest odpowiedzialność z art. 231 za niedopełnienie czy za przekroczenie uprawnień, jeżeli fotoradary stawały w miejscu, które nie było uzgodnione z policją, a ustawa o tym mówi, że ma to miejsce być uzgodnione.

Natomiast patrzę na Warszawę i na fotoradary straży miejskiej, wystawiane w miejscach, w których niedawno ginęli piesi. Jeden fotoradar mobilny w samochodzie, który jest przestawiany w ciągu dnia w dziesięć różnych miejsc, naprawdę ma niesamowite oddziaływanie prewencyjne. Żebyśmy po prostu nie wylali czasem dziecka z kąpielą. Społeczeństwo tego oczekuje, mieszkańcy oczekują tego rodzaju działań. Myślę, że ITD albo straż gminna czy miejska nie poradzą sobie z tym problemem tylko przy pomocy stacjonarnych fotoradarów. Chciałbym jeszcze tu zwrócić uwagę na to, że jeżeli w obszarze zabudowanym fotoradary były stawiane – a obszar zabudowany jest oznaczony tablicami, znakami drogowymi – i ktoś przekroczył szybkość, to niestety, ale na całym świecie jest tak, że jeżeli się naruszy przepisy prawa o ruchu drogowym, to jest się gotowym na to, żeby ponieść z tego tytułu odpowiedzialność. To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję za ten głos. Bardzo proszę, pan prezes Jakub Faryś.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, z dużą uwagą wysłuchałem tego wszystkiego, o czym tutaj mówiono. Natomiast zabrakło mi jednego elementu. Zupełnie mi go zabrakło, ponieważ ten temat zabrzmiał jedynie w wypowiedzi pana ministra Rynasiewicza. Otóż w ogóle nie było mowy o stanie technicznym pojazdów. Stan techniczny pojazdów jest w mojej ocenie jedną z kluczowych rzeczy. Jeżeli rozmawiamy o triadzie: droga, człowiek, pojazd – no to bardzo dużo mówiliśmy o drogach, bardzo dużo mówiliśmy o człowieku, natomiast praktycznie w ogóle nie było mowy o pojeździe.

Proszę państwa, wedle danych Centralnej Ewidencji Pojazdów, średni wiek pojazdów w Polsce wynosi 16,7 roku. Jest to najprawdopodobniej dana lekko zafałszowana, dlatego że jest jakaś bliżej nieokreślona ilość tzw. martwych dusz. Natomiast myśmy się pokusili o takie statystyczne badanie. Mianowicie jeśli weźmiemy pod uwagę tylko pojazdy, które są młodsze niż 20 lat, to wtedy średni wiek pojazdu wynosi 13,6 roku. To się wydaje być bliskie prawdy. Czyli średni wiek pojazdu w Polsce wynosi mniej więcej 14 lat. Jak wynika z informacji stowarzyszenia, które grupuje stacje kontroli pojazdów i warsztaty dostarczające części, mniej więcej 15% pojazdów jeździ bez ważnego przeglądu technicznego. 75% pojazdów osobowych parku samochodowego w Polsce jest starszych niż 10 lat.

Przytoczyłem te dane po to, żeby powiedzieć o jeszcze jednej informacji. Otóż według oficjalnych statystyk, stan techniczny pojazdu jest w Polsce pośrednią bądź bezpośrednią przyczyną wypadków w przypadku poniżej 1% zdarzeń, czyli w mniej niż w 1% wypadków, stan techniczny pojazdu odgrywa jakiekolwiek znaczenie. Dla porównania: Niemcy podają w oficjalnych statystykach, że to jest 7–8%. Czyli jeżeli weźmiemy pod uwagę, że średni wiek pojazdów w Polsce jest dwukrotnie wyższy niż w Niemczech, to mamy 16-krotnie mniej wypadków z przyczyny złego stanu technicznego. Ja w to nie wierzę. Naprawdę w to nie wierzę. Gdybyśmy przyjęli taką prostą miarę, że w Polsce nie w przypadku 16%, a w przypadku 10% wypadków stan techniczny ma jakieś znaczenie, to rozmawiamy o zmniejszeniu liczby wypadków mniej więcej o 3,5 tys., zabitych o 320 osób, rannych o 4200 i kosztów o blisko 4 mld zł. A więc jeżeli mogę prosić, to prosiłbym o to,

żeby NIK w kolejnym swoim raporcie zajęła się tą kwestią czy żeby Wysoka Komisja pochyliła się nad tym problemem. Uważam, że to jest sprawa kluczowa. Moim zdaniem jest to jeden z kluczowych tematów, o których powinniśmy rozmawiać.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani Danuta Gut. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Zarządu Związku Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego w Polsce Danuta Gut:

Danuta Gut, Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego. Mam tylko jeden, bardzo budujący komentarz, a mianowicie taki, że w tym właśnie gronie zaczęto mówić o prewencji i o profilaktyce, uwzględniając edukację, a odchodząc troszeczkę od emocji i opierając to na liczbach, na badaniach, na naukowych wskazaniach.

Edukacja komunikacyjna, prowadzona nawet już od najwcześniejszych lat, wśród dzieci i młodzieży też zaczyna się przebijać jako jedna z metod poprawy bezpieczeństwa na drogach. Prewencja i profilaktyka nie mogą odbywać się bez partnerstwa, w tym również bez partnerstwa publiczno-prywatnego, mającego na względzie dobro społeczne. Jest to ogromnie budujący fakt. Przy tej okazji chciałabym również bardzo gorąco podziękować za taką współpracę i takie partnerstwo, jakie mamy np. z Komendą Główną Policji i słynnej akcji „Nigdy nie jeżdżę po alkoholu”, kształcącej już ponad 1,5 mln ambasadorów tzw. trzeźwości na drodze. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie widzę. Jest. Bardzo proszę.

Przewodniczący Głównej Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Polskiego Związku Motorowego Robert Werle:

Robert Werle, Polski Związek Motorowy. Kontynuując głos pani ze wspaniałego stowarzyszenia piwowarskiego chciałbym zadać tylko jedno pytanie. Jeżeli ma być partnerstwo publiczno-prywatne, jeżeli wszyscy oczekujemy, że wspólnie i zgodnie będziemy działać na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, to dlaczego wydatki na ten cel opodatkowane są podatkiem w wysokości 18%? Proszę państwa, w tym wymienionym z tego podatku wspaniałym rozporządzeniu nie ma wydatków na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Myślę, że tracimy mnóstwo sojuszników, którzy wsparliby wszelkie działania państwowe i samorządowe. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za te wszystkie pytania. Skoro nie ma więcej pytań, to pozwolą państwo, że ja jeszcze na koniec uzupełnię te wypowiedzi swoimi pytaniami.

Rzeczywiście widzę po przeanalizowaniu informacji, którą otrzymaliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji, że brak jest danych dotyczących wypadków spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów. Tutaj całkowicie zgadzam się z głosem i z pytaniem zadanym wcześniej. Co więcej, chciałabym rozwinąć to pytanie i zapytać, jak policja przygotowuje się lub jakie ma plany? Jak policja zamierza w przyszłości wybrnąć z tej sytuacji? Chodzi przecież o raportowanie, o dokładne statystyki w tej właśnie dziedzinie. Jak zamierzacie to rozwiązać? Czy współpracujecie z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju w tej sprawie?

Chciałabym też zapytać ministerstwo, na jakim etapie są obecnie przygotowywane wytyczne techniczne; także wytyczne budowy dróg, o czym już wielokrotnie rozmawialiśmy, a ja wielokrotnie składałam też interpelacje do ministerstwa w tej sprawie. A nawiązując do pytania pana posła Lassoty pytam też, na jakim etapie są obecnie prace, dotyczące tzw. „czerwonej księgi”, czyli zmierzające do tego, żeby zmniejszyć liczbę niepotrzebnie umieszczonych znaków drogowych. Mamy do czynienia, potocznie mówiąc, z przeznakowaniem w naszym kraju. Zmniejsza to też bezpieczeństwo, ponieważ kierowcy, poruszający się po drogach przeznakowanych, o czym też mówił pan prezes NIK, nie mają zaufania do znaków i do informacji, które widzą na drodze.

Jeśli chodzi o kontrole stanu technicznego pojazdów – jeszcze wrócę do tego wątku i do kontroli stanu technicznego pojazdów – to w ministerstwie pracował zespół; wiem, że zakończył pracę ponad pół roku temu. W swoich pracach ów zespół koncentrował się

na tym, by uzdrowić to, co jest patologią, o czym już wielokrotnie rozmawialiśmy w tym gronie, a także w szerszym gronie. Nie możemy powiedzieć, żeby stacje kontroli pojazdów działały w Polsce w taki oto sposób...

Głos z sali:

Są i dobre.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Nie wszystkie. Wiele z nich działa w sposób zupełnie nie do zaakceptowania. Co ministerstwo wypracowało podczas prac tego zespołu? Jakie zmiany legislacyjne ministerstwo chce zaproponować, by zmienić tę patologiczną sytuację? Wszyscy wiemy, że teraz jest możliwe, aby w jednej stacji uzyskać pieczątkę i powiedzmy, że… Może nie będę tego tematu rozwijała. Ten przegląd nawet nie jest dokonywany, a pojazdy o wręcz oburzającym stanie technicznym są dopuszczane do uczestnictwa w ruchu drogowym. A inne stacje, które wykonują swoje zadania bardzo rzetelnie, tracą klientów, bo są tymi, do których w wielu miejscach się nie jeździ, ponieważ jest to problem, żeby tam pojechać i przejść pozytywnie taką kontrolę, mając samochód w niedobrym stanie.

A więc jestem ciekawa, na czym zakończyły się te prace i jak teraz ministerstwo chce kontynuować prace nad uzgodnieniami, które tam zostały poczynione.

Jeszcze mam pytanie, dotyczące pieszych. 4/5 wszystkich Polaków, jak wskazały badania zlecone przez krajową radę, popiera zmiany legislacyjne, dotyczące zwiększenia bezpieczeństwa pieszych, a piesi giną. Jest to druga grupa ofiar na drogach pod względem liczby zabitych ponad 1100 osób co roku. Jeżeli nadal będziemy mieli takie tempo spadku liczby ofiar, jakie mamy, to do poziomu krajów bardziej zaludnionych, np. Niemiec, o czym też mówił pan prezes NIK, dojdziemy za 33 lata. Jeżeli dalej będzie tak, jak jest, to nic się nie zmieni; jeśli nie wprowadzimy odpowiednich zmian legislacyjnych ani też nie wprowadzimy permanentnych kampanii społecznych na różnych polach, które będą zajmowały się najważniejszymi problemami, jakie mamy w ruchu drogowym.

Dlaczego nie zostały podane w statystykach informacje dotyczące 551 ofiar wśród pieszych, zabitych z winy kierowców? Mamy podane informacje, dotyczące winy pieszych i tego, co piesi zrobili źle; ale to było 565 osób, a 551 zostało zabitych przez kierowców. Takich informacji nie mamy. Chciałam zapytać, dlaczego nie mamy? Czy nie ma statystyki z tym związanej? Byłoby bardzo interesujące, żebyśmy dowiedzieli się, ilu ludzi zginęło na pasach z powodu manewru wyprzedzania na pasach. Mamy też szereg innych, niebezpiecznych zachowań względem pieszych; takie zachowania spowodowały, że te 551 osób zginęło. Nie mamy w ogóle podanej statystyki w tym obszarze. Bardzo bym prosiła o uzupełnienie tej informacji.

Ogólnie rzecz ujmując, grono osób zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego jest stałe od lat i dobrze wiemy, z jakimi problemami się zmagamy. Raportowanie dotyczące przyczyn wypadków jest ułomne z tego powodu, że nie możemy wyciągać słusznych i jednoznacznych wniosków dotyczących np. niebezpiecznych zachowań na drodze różnych uczestników ruchu drogowego. Wnioski są potrzebne po to, żeby chociażby kampanie społeczne czy też później zmiany legislacyjne, które będą proponowane – o czym również mówił pan prezes – rzeczywiście dotykały najważniejszych problemów, z którymi się zmagamy i które powodują najwięcej ofiar śmiertelnych, ale też i rannych. Nie zapominajmy, że ktoś może mieć to szczęście, że przeżyje, ale zostanie tak trwale okaleczony, iż nigdy nie wróci do pełnej sprawności. To są co roku dziesiątki tysięcy ludzi. O tych liczbach też nie możemy zapominać.

Dziękuję i bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi. Kto z państwa chciałby zabrać głos jako pierwszy? Pan prezes. Bardzo proszę.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Przepraszam, bo zaraz będę musiał państwa opuścić. Bardzo gorąco dziękuję za ten głos pani przewodniczącej Bublewicz. Chodzi mi w sposób szczególny także o to wskazanie problemu stacji diagnostycznych. Może posłużę się badaniami z naszej kontroli. Zresztą to pytanie też było do nas kierowane. Czy NIK w tym zakresie planuje jakieś działania? Po pierwsze, jedną kontrolę już przeprowadziliśmy. Podam państwu tutaj takie dane, że występują różne nieprawidłowości. Jest to np. korzystanie z uprawnień przez

diagnostów niespełniających wymogów ustawowych, bez przeszkolenia, bez praktyki czy przeprowadzanie badań w stacjach nawet w przypadku cofania uprawnień diagnostycznych. Stwierdziliśmy, że aż w 75% z badanych przez nas powiatowych stacji kontroli pojazdów wykryliśmy różne nieprawidłowości. Były na przykład takie stacje, które na stałe lub przez pewien czas, rekordziści przez 4 lata, pracowały bez podstawowego dokumentu wymaganego przez prawo, czyli poświadczenia wydanego przez Transportowy Dozór Techniczny. Mieliśmy takie stacje. Były stacje, które nie miały podstawowego wyposażenia, tego wymaganego oczywiście przepisami prawa, i nie spełniały warunków do wykonywania badań. Na stacjach, które nie spełniały formalnych wymogów, żeby tego typu badania przeprowadzać, w okresie przez nas kontrolowanym łącznie dopuszczono do ruchu prawie 200 tys. pojazdów. To są rzeczywiście szokujące dane. Zakończyliśmy tę kontrolę negatywną oceną co do sposobu nadzoru stacji diagnostycznych przez starostów. Stwierdziliśmy, że aż 1/4 skontrolowanych starostów nie przeprowadzała wymaganych prawem kontroli; także w kontekście prawidłowości wykonywania badań technicznych przez te stacje, a ponad 1/3 starostów nadawała uprawnienia diagnostom z naruszeniem prawa, czyli np. właśnie diagnostom, którzy nie spełniali wymogów ustawowych. Jakie to może powodować konsekwencje, to nawet nie mówię.

Dlatego też chciałbym już w tym miejscu państwa poinformować, że planujemy w przyszłorocznym planie kontroli kontrolę sprawdzającą, co się stało po tamtej naszej kontroli. Czy starostowie wyciągnęli wnioski i naprawili te błędy? A także obejmiemy oczywiście tą kontrolą także nowe starostwa powiatowe, a więc nie tylko te, w których była pierwotna kontrola.

Co do pytania pana posła Lassoty odnośnie do oznakowania, to w kontrolach cząstkowych były dwie takie kontrole. Była po pierwsze kontrola oznakowania dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich na próbie reprezentacyjnej z całego kraju. A druga kontrola była już bardzo szczegółowa; wybraliśmy jedno województwo – województwo śląskie – i tam ta kontrola objęła wszystkie rodzaje dróg.

Co do pytania pana posła Siarki odnośnie do tego, co z naszym wnioskiem w kontekście ITD., to mam pisemne stanowisko pani minister, że jest to analizowane, a więc pani minister nie wyklucza takiego scenariusza. Nasz wniosek mówi oczywiście o całości włączenia tej służby do policji, czyli żeby była służbą mundurową, ze wszystkimi konsekwencjami z tego wynikającymi.

Co do głosu pana prezesa Zalewskiego, to zgoda, że są i fotoradary mobilne, które gminy wykorzystują prawidłowo. Poszliśmy z tym wnioskiem tak daleko, a wniosek, żeby cofnąć te uprawnienia, jest tak daleko idący właśnie z uwagi na to, że skala nieprawidłowości była tak znacząca. Doszliśmy do wniosku, że przecież przepisy prawa w tym zakresie obowiązują, a mówią one, że nie można przenosić fotoradarów. Powiedziałbym, że ta patologia ma bardzo negatywne konsekwencje, bo jeżeli strażnicy gminni opuszczają miejsce, gdzie dochodziło do zdarzeń niebezpiecznych, żeby się przenieść w miejsce, gdzie do takich zdarzeń nie dochodziło, no to trudno mówić o dalej idącej, negatywnej konsekwencji. Oni nie tylko nie wykonują swoich obowiązków, ale *de facto* opuszczają miejsca, gdzie do takiego zagrożenia mogło dochodzić. Zdaję sobie sprawę z tego, że ten wniosek jest dyskusyjny. Nie spotkał się z entuzjazmem szczególnie przedstawicieli tych gmin, które miały znaczące wpływy budżetowe z tytułu nakładanych kar. Są w Polsce gminy, w których – uwaga – 1/3 budżetu rocznego to są wpływy z nałożonych mandatów za przekroczenie prędkości.

Chciałbym w tym miejscu zakończyć jednym stwierdzeniem. Bardzo chciałbym podziękować. W toku tej kontroli bardzo mocno współpracowaliśmy z różnymi instytucjami. Niezwykle sobie cenimy także współpracę z parlamentarnym zespołem, który zajmuje się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym miejscu także wypada mi jeszcze podziękować jednej instytucji – Instytutowi Transportu Samochodowego i panu prof. Krystkowi w sposób szczególny, bo tutaj ta współpraca też wyglądała bardzo dobrze.

Głos z sali:

Jest pan profesor.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Jest pan profesor?

Zastępca dyrektora ds. naukowych Instytutu Transportu Samochodowego prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek:

Tak, jestem.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

To przepraszam, moje wystąpienie nie było wazeliniarstwem. Nie widziałem pana profesora. Miało być *pro memoria*. Bardzo gorąco dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie prezesie. Bardzo się cieszę, że pan profesor jest dzisiaj z nami wraz panią Marią Loranc, która też jest dzisiaj z nami i która też bardzo nas wspiera swoją wiedzą we wszystkich poczynaniach. Dziękuję serdecznie.

Myślę, że jeszcze pani sekretarz krajowej rady zechce zabrać głos. Bardzo proszę.

Sekretarz Krajowej Rady BRD Agata Foks:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, panie prezesie, szanowni goście, bardzo dziękuję za wszystkie zadane pytania. Postaram się odpowiedzieć na wszystkie. Mam nadzieję, że żadne mi nie umknie.

Przede wszystkim chciałabym zacząć od kwestii kampanii. To, że wskaźnik stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń zabezpieczających, czyli fotelików jest wyższy, nie oznacza zwalniania i nie zwalnia zarówno instytucji rządowych, samorządowych, jak i podmiotów sektora NGO z prowadzenia działań w tym zakresie, żeby było lepiej. Jeżeli przytaczam przykład konkretnego kraju, np. Czech, ale oprócz Czech jest to Francja, Estonia czy Niemcy, gdzie te wskaźniki są wyższe, to każde podejmowane działania, w związku z tym również kampanie na rzecz urządzeń zabezpieczających, są konieczne. Co więcej, potwierdzają to dane z Komendy Głównej Policji. Jeżeli chodzi o liczbę ujawnionych przez policjantów ruchu drogowego wykroczeń polegających na niekorzystaniu z pasów bezpieczeństwa lub nieprawidłowym przewożeniu dzieci, to w 2014 r. skontrolowano 107 tys. pojazdów, z czego ujawniono ponad 37 tys. przypadków niekorzystania z pasów bezpieczeństwa przez kierujących. A teraz pod rozwagę zadam państwu pytanie: Co by było, gdyby doszło wtedy do wypadku? Czyli mamy dokładnie 37 tys. przypadków niekorzystania z pasów bezpieczeństwa, z czego ponad 3 tys. przypadków niekorzystania z pasów przez dorosłych pasażerów oraz ponad 500 przypadków nieprawidłowego przewożenia dzieci. W związku z tym wyraźnie wskazuje to na fakt, że podejmowanie działań, nie tylko edukacyjnych, ale i legislacyjnych czy konstrukcyjnych, jest potrzebne po to, żeby temu przeciwdziałać.

Nieprawdą jest, że sekretariat i krajowa rada nie prowadzą żadnej kampanii na rzecz pieszych. Chciałabym w tym miejscu podkreślić, że od grudnia 2014 r. do maja tego roku, czyli 2015 r., na zlecenie sekretariatu krajowej rady jest prowadzona przez Telewizję Polską wieloelementowa, kompleksowa akcja informacyjno-promocyjna, propagująca ideę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych, czyli niechronionych uczestników ruchu drogowego. Tematyka ta jest poruszana w wydarzeniach telewizyjnych, angażujących widzów dorosłych, młodzież i dzieci, w magazynach tematycznych przedstawiających historię osób, które brały udział w wypadku drogowym oraz w cyklach dedykowanych audycji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy tworzeniu programów sekretariat krajowej rady współpracuje z policją, zapraszając jej przedstawicieli do programów w roli ekspertów, ale również współpracujemy z przedstawicielami sektora pozarządowego, z przedstawicielami instytutów naukowych, z przedstawicielami zarówno Instytutu Transportu Samochodowego, jak i banku ekspertów Banku Światowego. Sięgamy do szerokiego grona eksperckiego.

Ponadto chciałabym jeszcze podkreślić, że w tym roku planowane są kampanie również w innych obszarach. Planowana jest kampania na rzecz przeciwdziałania prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu oraz działania na rzecz przeciwdziałania zjawisku nadmiernej prędkości. Czy będzie to w formie kampanii społecznej? Prawdopodobnie

wykorzystamy nowoczesne narzędzia internetowe, tzw. wirale itp., dlatego że chcemy dotrzeć do tej kategorii młodocianych kierowców, o której dzisiaj też mówiliśmy.

Jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, to chciałabym się odnieść do tego, co podniósł pan poseł, ale to będzie w formie głębszej wypowiedzi, a więc może najpierw powiem o pełnomocniku. Nieprawdą jest to, co zostało podniesione odnośnie komisji badań wypadków morskich, lotniczych i kolejowych. Pan minister na samym początku swojej wypowiedzi wspomniał wyraźnie, że w obszarze ruchu drogowego brakuje regulatora. W związku z powyższym autopoprawką do projektu rozporządzenia zostało wprowadzone zadanie, które brzmi następująco… Proszę mi dać minutkę w tym momencie. Otóż do zadań pełnomocnika, oprócz analizy, oceny i wdrożenia zaleceń i rekomendacji, wynikających z przeglądu struktury instytucjonalnej, systemu finansowania działań i systemu kształcenia dzieci i młodzieży, będzie należała również analiza, ocena i wdrożenie zaleceń i rekomendacji wynikających z przeglądu systemu badań wypadków w transporcie i w ruchu drogowym. O co chodzi? Chodzi o to, że w chwili obecnej kwestie, związane z bezpieczeństwem w poszczególnych obszarach transportu są uregulowane w odrębnych ustawach, dedykowanych danemu obszarowi oraz w licznych aktach wykonawczych. W związku z tym dla każdego obszaru transportu obowiązują odrębne regulacje prawne, na podstawie których właściwe podmioty prowadzą badania wypadków. Odmienne podstawy prawne i odrębne regulacje dotyczące procedur prowadzenia badań wypadków w danym obszarze wpływają na brak spójności działań podmiotów właściwych do ich prowadzenia. Brak jest również, tak jak już wspomniałam, podmiotu prowadzącego badania wypadków w ruchu drogowym.

Jeżeli taki podmiot miałby powstać, to stąd bierze się właśnie współdziałanie z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych i Państwową Komisją Badania Wypadków Morskich, aby móc przejrzeć regulacje, funkcjonujące w poszczególnych obszarach i zastanowić się, w jaki sposób można byłoby je wykorzystać. Może można byłoby je przekształcić, może wysunąć jakieś inne rekomendacje, jeżeli chodzi o obszar takiego podmiotu, który miałby w sposób niezależny i bezstronny badać okoliczności wypadku w ruchu drogowym. Oczywiście nie mówimy tutaj o tym, że ten podmiot miałby jeździć do każdego wypadku czy do każdej kolizji; od tego mamy bardzo dobre służby, również obecne dzisiaj na posiedzeniu. Natomiast chodzi tutaj o wypadki, które są zdefiniowane jako katastrofy w ruchu lądowym, czyli gdy dochodzi do wypadku, który dokładnie ma taką definicję.

Jeżeli chodzi o kwestie, które podniósł pan poseł Lassota, to nie chcieliśmy przedłużać i w związku z tym nie prezentowałam w punkcie drugim planu działań krajowej rady na 2015 r., ale w kilku słowach pozwolę sobie o tym wspomnieć, gdyż jest tam już dużo inicjatyw, o których pan poseł wspominał. Ponieważ obecnie pracujemy nad programem realizacyjnym na lata 2015–2016 i zbieramy propozycje od wszystkich członków, to przeanalizujemy, czy wśród tych propozycji znalazły się również takie, które by odpowiadały na sugestie, podniesione przez pana posła.

Przede wszystkim prosiłabym, żeby państwo pamiętali, że działania w obszarze ruchu drogowego ujęte są w dwóch dokumentach. Jednym jest ten wieloletni krajowy program, czyli Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020. Natomiast do tego programu są przyjmowane dokumenty wykonawcze, czyli programy realizacyjne, w których wskazane są konkretne działania do wykonania w perspektywie krótkookresowej, dwuletniej. To są zbiory zadań, których realizacja ma służyć wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w narodowym programie. Jednocześnie pragnę wyraźnie podkreślić, że w programach realizacyjnych są umieszczane ponadstandardowe działania w stosunku do tych działań, które przez członków krajowej rady realizowane są na co dzień. Dzięki temu, że przyjmujemy te programy, czyli robimy coś więcej oprócz tego, co nakładają na nas statuty i regulacje naszych instytucji, to ma to przyspieszyć wyjście z tego drugiego miejsca od końca zestawienia. Na to liczymy.

Jeżeli chodzi o pogram realizacyjny na lata 2014–2015, to do przeprowadzenia zostało wyznaczonych 29 zadań dla dziewięciu podmiotów w sześciu filarach. „Bezpieczny człowiek" – to są dwa zadania. „Bezpieczne drogi" – cztery zadania. „Bezpieczna prędkość"

– siedem zadań, „Ratownictwo” – dwa zadania, „Legislacja” – jedenaście zadań, „System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego” – trzy zadania.

Bardzo krótko o konkretnych działaniach. Jeżeli chodzi o filar „Bezpieczny człowiek”, to jest to dalszy rozwój systemu monitoringu wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego, czyli to, o czym wspominałam w pierwszej części mojej prezentacji. Jest to działanie realizowane przez sekretariat oraz kampania na rzecz przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu, która również zostanie przeprowadzona przez sekretariat.

Jeżeli chodzi o filar „Bezpieczne drogi”, to jest to budowa urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych, gdzie liderem jest GDDKiA, opracowanie katalogu dobrych praktyk, porządkującego stosowanie na drogach krajowych rozwiązań z zakresu oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Również jest to zadanie generalnej dyrekcji. Badanie efektywności przekroju pasowego 2 + 1, ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu. Również jest to zadanie generalnej dyrekcji. Badanie wpływu reklam, w tym świetlnych; chyba pan poseł jakiś czas temu podnosił ten temat. Uwzględniliśmy to już w programie realizacyjnym na lata 2014–2015. Również jest to zadanie, realizowane przez generalną dyrekcję. A także badanie skuteczności wybranych środków bezpieczeństwa pieszych. Jest to zadanie sekretariatu.

Jeżeli chodzi o filar „Bezpieczna prędkość”, to jednym z zadań, realizowanych przez generalną dyrekcję, jest uspokajanie ruchu na drogach krajowych. Pozwolą państwo, że nie będę się rozwodzić nad tym, co jest w poszczególnych zadaniach. Oczywiście, jeśli państwo będziecie sobie życzyć, możemy również wysłać ten program na maile. Jest on do znalezienia…

Poseł Józef Lassota (PO):

Jest na stronie.

Sekretarz Krajowej Rady BRD Agata Foks:

Jest on do znalezienia na stronie internetowej krajowej rady. Pan poseł świetnie zna naszą stronę. Cieszę się z tego. A więc serdecznie zapraszamy.

Rozwój systemu automatycznego nadzoru GITD. Badanie skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością oraz opracowanie wytycznych do zarządzania prędkością na drogach samorządowych, to są zadania sekretariatu.

W filarze „Bezpieczny pojazd” – kampania na rzecz zwiększania stosowania biernych urządzeń zabezpieczających w samochodach, takich jak pasy i foteliki. Jest to zadanie sekretariatu. Przed chwilą wyjaśniłam, z czego ono wynika.

W filarze „Ratownictwo” – modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego; jest to zadanie realizowane przez Ministerstwo Zdrowia i MSW.

„Rozwój systemu ratownictwa medycznego” – wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Jest to zadanie Ministerstwa Zdrowia.

W filarze „System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego” – realizacja cykli szkoleń dla przedstawicieli instytucji wchodzących w skład wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Tu już chciałabym się pochwalić, ponieważ te szkolenia w tym momencie się odbywają. Mamy bardzo dobrą informację zwrotną od wojewódzkich rad. Będziemy te szkolenia kontynuować i realizować. Również w ramach tych szkoleń jest poruszana kwestia audytu, co także chciałabym podkreślić.

Ponadto mamy przedstawienie docelowego modelu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego wraz z modelem finansowania działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzieje się to w chwili obecnej w ramach przygotowywanego od września zeszłego roku, a więc równolegle do prac nad raportem NIK, raportu na temat struktury instytucjonalnej, systemu finansowania oraz systemu kształcenia dzieci i młodzieży, przygotowywanego przez Bank Światowy. Ten raport będzie gotowy w trzecim kwartale tego roku. Czekamy na ten raport, który pozwoli na zaproponowanie decydentom podjęcie konkretnych kierunkowych decyzji.

W ramach „Działań legislacyjnych" chodzi o wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym. To jest zadanie MSW, po wykonaniu zadania przez Ministerstwo Sprawiedliwości, polegającego na podniesieniu maksymalnej wysokości grzywien.

To są wszystkie zadania. Oczywiście nie mówię, że to jest dużo. Nie mówię, że to jest mało. Na pewno zawsze można zrobić więcej. Staramy się wychodzić naprzeciw. Jeżeli chodzi o wytyczne techniczne budowy dróg, o które pytała pani przewodnicząca, to ponieważ nie ma przedstawiciela Departamentu Dróg i Autostrad, a nie chciałabym wchodzić w cudze kompetencje… Ale Łukasz odpowie, tak? A więc na to pytanie odpowie pan dyrektor Łukasz Twardowski z Departamentu Transportu Drogowego. A także odpowie, jeśli chodzi o „czerwoną książkę".

Odniosłam się chyba do wszystkich pytań, które były zadane, a więc jeśli pani przewodnicząca pozwoli, pozwolę oddać głos koledze, panu dyrektorowi z Departamentu Transportu Drogowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, pani sekretarz. Proszę, pan dyrektor.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MIiR Łukasz Twardowski:

Łukasz Twardowski, Departament Transportu Drogowego. Pani poseł przewodnicząca zadała trzy bardzo konkretne pytania odnośnie do etapów legislacyjnych, zgłaszanych w kilku postulatach przez środowisko i dotyczących bezpośrednio bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zacznę najpierw od warunków technicznych dla dróg, o co pytała pani poseł. Dostałem informację, że jeśli chodzi o warunki techniczne dla dróg w układzie 2 + 1, czyli z jednym pasem zmiennym, to zostało to podpisane. Ogłoszenie nastąpi najpóźniej w połowie marca. A więc to jest pierwsza konkretna informacja, o którą prosiła pani poseł.

Natomiast drugie rozporządzenie, nowelizujące te warunki techniczne, zostało wpisane do wykazu prac rządu, w związku z tym lada moment należy się spodziewać, że zostanie ono wyłożone do konsultacji publicznej.

Co do nowelizacji „czerwonej książki", bo też pani przewodnicząca o to pytała, to nowelizacja dwóch rozporządzeń w sprawie znaków i sygnałów drogowych i szczegółowych warunków dla umieszczania tych znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego właśnie dobiega końca. Pod koniec zeszłego tygodnia odbyło się posiedzenie Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, na którym pozytywnie zaopiniowano większość rozwiązań, zaproponowanych w tych nowelizacjach. Mam nadzieję, że w połowie albo pod koniec tego tygodnia już wpłynie do nas stanowisko Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego i będziemy mogli przedłożyć rozporządzenie do podpisania pani minister.

Natomiast domyślam się, że to nie jest ta nowelizacja, o którą pani pyta. Media poświęcają dużo uwagi realizacji projektu, który jest wdrażany w ramach funduszy unijnych. Ma on na celu dużą nowelizację przepisów w sprawie warunków technicznych, a dokładnie opracowanie i analizę warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie porównawczym. Ma pokazać, jak to jest skonstruowane w innych państwach, jak funkcjonują te przepisy w innych państwach. Ten projekt będzie zrealizowany do końca sierpnia tego roku. Odbiór przez ministerstwo jest przewidziany na koniec października. Gdy dostaniemy opracowanie naukowe w tym zakresie, to będziemy przystępować do prac legislacyjnych, ponieważ przystępowanie do legislacji, zanim się coś zbada, to jest trochę takie robienie sztuki dla sztuki. A wydaje mi się, że jak zrobić, to zrobić to dobrze.

Ostatnie pytanie, które zadała pani przewodnicząca dotyczy stacji kontroli pojazdów i postulatów oraz tez zgłaszanych przez grupę roboczą, która funkcjonowała przez dwa lata w Transportowym Dozorze Technicznym. Pragnę zauważyć, że już zaczęliśmy pracę nad realizacją tych tez. Natomiast w tzw. międzyczasie pojawiła się nowa dyrektywa unijna – dyrektywa oznaczona numerem 2014/45/UE, dotycząca badań technicznych pojazdów. Ona konsumuje większość tych postulatów, które były formułowane przez grupę roboczą, a nawet wychodzi im naprzeciw. Z tej dyrektywy wynika m.in. obowiązek

wprowadzenia jednego, centralnego organu, który będzie kontrolował stacje kontroli pojazdów. Czyli tu jest ujęta kwestia, na którą wskazywał NIK, że kontrola stacji kontroli pojazdów przez starostów jest mało efektywna. Dyrektywa wprost wskazuje: ma być jeden organ centralny, który będzie się tym zajmował. W tym kierunku zmierzają nasze prace. Poczyniliśmy już pewne działania po zakończeniu prac grupy roboczej. Natomiast żeby nie robić dwukrotnie nowelizacji tych samych przepisów w krótkim okresie, bo wiedzieliśmy, że prace w Brukseli były już mocno zaawansowane odnośnie nowej dyrektywy, postanowiliśmy zrobić jedną nowelizację, ale konsumującą oba zakresy zmian. Czyli i te zmiany, postulowane przez środowisko zajmujące się stacjami kontroli pojazdów, jak i te zmiany, które wynikają bezpośrednio z dyrektywy, przyjętej przez Parlament i Radę w kwietniu ubiegłego roku. To tyle gwoli wyjaśnienia odnośnie procesów legislacyjnych.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan komendant i pan generał. Bardzo proszę.

Zastępca komendanta głównego Policji inspektor Cezary Popławski:

Bardzo dziękuję, państwo przewodniczący. Tylko krótko uzupełnię informację dotyczącą przede wszystkim kwestii aktywności policjantów w zakresie ujawniania kierowców, którzy poruszają się niesprawnymi pojazdami. Powiem, że było zatrzymanych ponad 14 tys. więcej dowodów rejestracyjnych w porównaniu do roku ubiegłego, bo 402 tys. w stosunku do 388 tys. w roku poprzednim. Czyli po tych statystykach widać, że policja ruchu drogowego zauważa ten problem. Tak się dzieje.

Jeszcze raz powtórzę, że jeżeli chodzi o przyczynę wypadków drogowych, to jednak obstajemy przy tym, że nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu i niedostosowanie prędkości to te główne przyczyny wypadków drogowych. Jeszcze dopowiem, że jeśli chodzi o kwestię uczestników niechronionych i statystyk, to jest to nasz priorytet w kolejnych latach. W niedługim czasie pojawi się bardzo szczegółowa statystyka i program dotyczący sfery poprawy sytuacji tej grupy uczestników ruchu drogowego. Niedługo się spotykamy z naczelnikami wojewódzkimi i te statystyki oczywiście tutaj do państwa zostaną również przesłane. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Ale, panie komendancie, ile procent wypadków było spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów? Jest to określone, czy nie?

Zastępca komendanta głównego Policji inspektor Cezary Popławski:

Do 1%.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Czyli tego nie ma. To jest brak informacji. To jest niemożliwe, żeby przy średnim wieku samochodu w Polsce prawie 17 lat, gdy flota jest dwa razy starsza od floty niemieckiej – okazywało się, że tam mamy 6–8%, a u nas jest to 1%. To jest brak danych. My musimy to zmienić. Trzeba pójść w tym kierunku. Ta zmiana musi nastąpić. My nie mamy danych na ten temat. Przecież wiemy, jaki jest stan techniczny tych pojazdów. Każdy z nas tu obecnych wie, co może być w takim 17-letnim samochodzie uszkodzone po tylu latach działania, jeżeli ktoś nie dba o pojazd. To jak to z tym jest, panie komendancie?

Zastępca komendanta głównego Policji inspektor Cezary Popławski:

To jest bardzo trudno odpowiedzieć, ale sytuacja tak wygląda, że w Niemczech troszkę inaczej wygląda kultura jazdy i kwestia przestrzegania przepisów.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Nie, panie komendancie, kultura to jest jedno, a stan techniczny pojazdu tego kulturalnego kierowcy to jest jeszcze druga sprawa.

Proszę, pan naczelnik.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Leszek Jankowski:

Przedstawię się. Młodszy inspektor Leszek Jankowski, zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Jeśli mogę, pani przewodnicząca, to spróbuję doprecyzować ten obszar, o który pani pyta. Prawdą jest to, co pan komendant powiedział, że 400 tys. nieprawidłowości, związanych ze stanem technicznym, dostrzegają policjanci ruchu drogowego każdego roku, czyli jest to niemało. Nie przekładamy tego na wypadki. Wypadki, których bezpośrednią przyczyną jest niesprawność techniczna auta, sięgają 1%. Jeżeli sięgniemy do statystyk z 2013 r., bo takimi w tej chwili dysponujemy, oczywiście uzupełnimy je za 2014 r., to wprost były to 53 wypadki, w których zginęło 6 osób, a rany odniosły 63 osoby.

Chcę tylko powiedzieć jedną rzecz, żebyście państwo też dobrze nas zrozumieli jako policję, która zbiera statystyki na temat wypadków drogowych. Szczerze mówiąc, nie wiem, jak wygląda system gromadzenia danych przez policję niemiecką, natomiast możemy się odnosić do tego, jak wygląda system gromadzenia danych przez policję polską. Policja polska gromadzi dane z wypadków, przyczyny tych wypadków na podstawie karty zdarzenia drogowego, gdzie określamy jedną, główną przyczynę wypadku. W związku z tym, jeżeli mamy do czynienia choćby z tą przysłowiową nadmierną prędkością czy niedostosowaniem prędkości do warunków na drodze, jeżeli widzimy, powiem kolokwialnie, wypadnięcie z drogi pojazdu – gdzie nie ulega wątpliwości, że jechał pewnie zbyt szybko, skoro wypadł z tej drogi – a przy okazji nie wykluczam, że być może sprawność amortyzatorów mogła w jakimś stopniu zaważyć na tym, że do tego wypadku doszło... Tak, tak, potwierdzam to. Natomiast mówimy o głównej przyczynie wypadków.

Natomiast statystykę wypadków, którą dysponujemy, odnosimy wprost do typowych i czytelnych przypadków. Jedzie pojazd i nie daj Boże, bo takie przypadki były, urywa się koło, zjeżdża i dochodzi do wypadku… Tak, o takich wypadkach mówimy i takimi danymi dysponujemy. Natomiast jeśli w trakcie dochodzenia – w trakcie postępowania przygotowawczego prowadzonego w sprawie wypadku drogowego – mamy opinię, dysponujemy ekspertyzą biegłego, z której wynika, że faktycznie do wypadku mógł się przyczynić stan techniczny pojazdu, który w sposób ewidentny zaważył na tym, że do tego wypadku doszło, to oczywiście te dane weryfikujemy w naszej bazie danych. One będą w tych danych. Natomiast nie dysponujemy taką opcją statystyki, która pokazywałaby kilka przyczyn, jakie mogły rzutować na zaistnienie danego wypadku drogowego.

Jeżeli mogę się jeszcze odnieść do pieszych, bo pani przewodnicząca zapytała, jak to możliwe, że ginie 1100 pieszych, podczas gdy 550 osób to są te ofiary zdarzeń, podczas których sami piesi swoim zachowaniem przyczynili się do wypadku. W tych danych, które przesłaliśmy państwu, jest informacja, że w wypadkach spowodowanych przez kierujących pojazdami, na skutek nieprawidłowego zachowania wobec pieszego zginęło 257 osób. A więc jeżeli dodamy te ofiary śmiertelne do ofiar śmiertelnych z wypadków, spowodowanych przez samych pieszych, to licząc szybko wychodzi nam około 800 ofiar śmiertelnych. Natomiast pozostała część ofiar, niestety, nie znika. Te ofiary są. Chcę tylko wyjaśnić, jak to się dzieje. Wypadki, które macie państwo przedstawione w tej naszej ogólnej statystyce, to są tylko i wyłącznie ofiary śmiertelne wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami i przez pieszych. Ale są również wypadki tego typu, gdy np. kierujący uderza w latarnię. Ta latarnia się przewraca i zabija pieszego. W związku z tym trudno mówić o winie pieszego, trudno mówić o winie kierującego pojazdem. A pieszy nam, niestety, zginął.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ale na przykład bywa tak, że pieszy ginie na pasach. A jak to jest, ile osób ginie w związku z wyprzedzaniem na pasach?

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP Leszek Jankowski:

Dlatego dane, które zostały państwu przesłane wcześniej, prezentują tylko i wyłącznie jakby tendencję i jakby ogólny zarys, natomiast…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Przepraszam, że wejdę w słowo. Połowa „tendencji" umknęła. Nie możemy tak interpretować danych, panie dyrektorze. Mamy połowę zinterpretowaną, a połowę nie. Musimy się odnieść do tej zmiennej.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP Leszek Jankowski:

Pani przewodnicząca, rozumiem, że jest potrzeba uzupełnienia i oczywiście te szczegółowe dane, jak państwo wiecie, są w naszej publikacji, którą co roku wydajemy. Jeżeli jest taka potrzeba, to oczywiście uzupełnimy materiał i doślemy szczegółowe dane w obszarze niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

O, dziękuję bardzo, panie dyrektorze i panie komendancie.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP Leszek Jankowski:

Bardzo proszę.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Przecież panowie bardzo dobrze wiecie, z jaką serdecznością i z jaką życzliwością zawsze odnoszę się do waszej pracy i do waszego zaangażowania. Ale prawdą też jest – ja przynajmniej tak to rozumiem – że my się tutaj nie spotykamy po to, żeby wzajemnie się adorować, tylko po to, żeby powiedzieć sobie prawdę prosto w oczy. Tej prawdy nie należy się bać. Jeżeli czegoś nie ma, to nie ma. Trzeba stwierdzić, że nie ma, że to jest potrzebne. Trzeba zrobić wszystko, żeby to zmienić, żeby zmienić to, czego brakuje i w czym nie jesteśmy dobrzy.

Mamy jeszcze mnóstwo rzeczy do zrobienia na podstawie tego, co sobie dzisiaj przeanalizowaliśmy. Dzięki wnikliwemu i bardzo dogłębnemu raportowi NIK widzimy, jaki postęp na lepsze nastąpił przez minione lata, ale też nadal mamy dużo do zrobienia. Tak dużo, że nie możemy powiedzieć tutaj, iż jesteśmy zadowoleni z tego, co mamy, ponieważ przedostatnie miejsce w rankingu krajów europejskich np. jeśli chodzi o bezpieczeństwo niechronionych, najsłabszych uczestników ruchu drogowego, czyli pieszych, oznacza, że jest przed nami ogromna robota do zrobienia. Wiem, że państwo dobrze rozumiecie moje stanowisko w tej sprawie. Przecież ja nie jestem tu po to, żeby powiedzieć, że wszystko jest dobrze i zamieść pod dywan. Powiedzieć, że jest świetnie i niczego nie zmieniajmy, nie zmagajmy się z żadnym problemem. Każda zmiana to jest problem, powoduje opór środowiska, do którego jest skierowana i wiele innych problemów. A więc, niestety, nic nie jest łatwe, ale musimy się z tym zmagać.

Jeżeli chcemy zrobić coś rzeczywiście konkretnego, dobrego i powodującego, że będzie mniej ludzi ginęło, to musimy pewne rzeczy zmienić i poprawić. Jeżeli nie ma raportowania wypadków, spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów, to ich nie ma. Teraz my musimy zrobić wszystko, żeby to raportowanie było dobre. Kto wie, czy nie należy wziąć wzorca z Niemiec i samemu nie wymyślać koła. Tam jest bardzo dobre raportowanie. Możemy się na tym wzorować i możemy to zrobić. Wtedy będziemy wiedzieli, ile wypadków w Polsce zostało spowodowanych tym, że stan techniczny średnio licząc prawie 17-letnich pojazdów jest taki, a nie inny. Inny być nie może. Jak coś ma 17 lat, no to nie możemy oczekiwać, że ma rewelacyjny stan techniczny. A to bardzo wpływa. Stan techniczny pojazdu wpływa, panie inspektorze, to jest oczywiste.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP Leszek Jankowski:

To tylko tak gwoli uzupełnienia, pani przewodnicząca. Mam nadzieję, że zostałem dobrze zrozumiany.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ale ja też mam nadzieję, że zostałam dobrze zrozumiana.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP Leszek Jankowski:

W mojej wypowiedzi ani razu nie zawarłem takiego stanowiska, ani nie znalazła się taka myśl, że nie będziemy działać na rzecz ograniczenia wypadków z niechronionymi uczestnikami ruchu. Absolutnie nie. To jest priorytetem, o czym powiedział pan komendant – i było w ubiegłym roku i było w ostatnich latach. Natomiast w tym roku w dalszym ciągu działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego osób niechronionych pozostają priorytetem policji. Tak się będzie działo.

Co do statystyk, to jeszcze raz powiem; statystyki co do zasady są ukierunkowane na stan techniczny, bo nimi dysponujemy, natomiast być może nie w tak szczegółowym stopniu, jak robią to Niemcy.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Nie, w żadnym. Bądźmy szczerzy. Nie pudrujmy, bo puder to nadaje się do czegoś innego. Naprawdę. Bardzo dziękuję.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP Leszek Jankowski:

Statystykę mamy.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Nie możemy tak robić.

Bardzo proszę, pan generał.

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Marek Bieńkowski:

Pora jest już późna, więc nie chciałbym przedłużać, ale mam specjalny tytuł do tego, żeby się odnieść do tematu w paru słowach, ponieważ to ja swego czasu po prostu wprowadzałem w życie System Ewidencji Wypadków i Kolizji. W związku z tym muszę się do tego odnieść.

Proszę państwa, otóż ten system był wprowadzany w naszym zamyśle tylko i wyłącznie dla potrzeb wewnętrznych policji. Natomiast zwróćcie uwagę, że ten system w tej chwili jest jedynym ogólnopolskim systemem, na podstawie którego chciałoby się – tu podzielam pogląd pani przewodniczącej – wyciągać daleko idące wnioski z poprawnych analiz. Tylko na czym polega problem? Problem polega na tym, że – i tu koledzy z policji muszą mi przyznać rację – ten system ewidencji wypadków ewidentnie identyfikuje sprawcę, a nie przyczynę.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ano właśnie.

Dyrektor departamentu NIK Marek Bieńkowski:

No właśnie. Teraz problem polega na tym, że jeśli chcemy mieć w bazie poprawne dane wejściowe, to musimy weryfikować – co by nie powiedzieć – ale jednak pierwsze ustalenia policjanta na miejscu zdarzenia. One wcale nie muszą być jednowymiarowe i ostateczne, bo np. niezwykle interesujące w pogłębionej analizie, o czym rozmawialiśmy ze światem nauki, jest to, jak te przyczyny są weryfikowane np. poprzez wyroki sądowe. Tych danych nie ma.

Przepraszam, że wychodzę przed orkiestrę, ale bardzo ciekawe przedsięwzięcie, zresztą nie odkrywam Ameryki, prowadzi m.in. wspomniany tutaj przez pana prezesa Kwiatkowskiego pan prof. Krystek z Instytutu Transportu Samochodowego. Pan profesor – zresztą wiem, że dobrze współpracuje z policją – widzi naukowym szkiełkiem i okiem niezbędną potrzebę stworzenia takiej profesjonalnej bazy danych. A ta baza danych uwzględniałaby warunki pogodowe, a więc Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, stan dróg, stan techniczny itd. Dopiero wtedy można wyciągać daleko idące wnioski i budować programy. Natomiast już tylko dodam, żeby nie przedłużać. Prosił mnie o to prezes Kwiatkowski, który jeszcze raz przeprasza, ale musiał nas opuścić. Otóż z powodów czysto etycznych musimy odnieść się do pewnej kwestii: podziękować, że w przygotowaniu tej kontroli ogromny udział miały stowarzyszenia, fundacje, organizacje pozarządowe, pan Janusz Popiel, a także już nieżyjący, niestety, pan Jacek Pok oraz szereg innych ludzi, którzy wsparli nas poprzez swoje ogromne doświadczenie zawodowe. Prosił mnie pan prezes, żeby na tym forum bardzo serdecznie im podziękować. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ja też bardzo dziękuję. Dziękuję wszystkim państwu z osobna i wszystkim razem. Z każdym z państwa z obecnych tutaj mam przyjemność i zaszczyt współpracować. Bardzo sobie cenię tę współpracę, bo gdyby nie państwa zaangażowanie osobiste, wykraczające poza wasze obowiązki, nie moglibyśmy mówić o wielu działaniach, które są realizowane.

Wszystkim bardzo dziękuję i wyrażam głęboką nadzieję, iż tego typu posiedzenia Komisji, jak to dzisiejsze, będą służyły nam przede wszystkim do tego, żeby zastanowić się, co zrobić, żeby zmienić to, co musi być zmienione i jak poprawić błędy. A przede wszystkim też należałoby doprowadzić do tego, aby zmienić sposób myślenia o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce i sposób wydawania pieniędzy na ten cel. Rzecz w tym, żeby to nie było wydawanie pieniędzy na coś, co jest potocznie, od lat nazywane BRD; na coś, co wszyscy wiedzą, a trochę się oganiają jak od natrętnej muchy. Musi nastąpić myślenie w kierunku inwestowania w bezpieczeństwo ruchu drogowego. Widzimy, ile pieniędzy, ile miliardów tracimy co roku, a już nie wspomnę o tragediach i dramatach ludzkich, co jest niepoliczalne. A więc jeśli patrząc z drugiej strony możemy zainwestować w cokolwiek, co może zmienić ten stan rzeczy i zaradzić przyczynom – by rzeczywiście wyleczyć jakieś zjawisko, które wymaga leczenia – to trzeba to zrobić. To jest inwestycja. To nie jest koszt.

Nasza praca zmierza przede wszystkim w tym kierunku, żebyśmy to mogli przekazać. Rzecz w tym, by inni to też zrozumieli, także ci, którzy z nami mniej współpracują, ale też decydują, a ich decyzje są bardzo ważne. Jednak my również współdecydujemy w tych obszarach, w których jesteśmy, w których pracujemy – i nasze decyzje też muszą być jak najbardziej efektywne i zawsze zgodne z rzeczywistością.

Dziękuję państwu bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji.